The MAPLE LEAF
THE DND/CF WEEKLY NEWS
La FEUILLE D'ÉRABLE
LES NOUVELLES HEBDOMADAIRES DU MDN ET DES FC
28 April 2010, Vol. 13, No. 14
Le 28 avril 2010, vol. 13, nº 14

Members of 1 CER place sections of decking across an MGB during Ex SKILLED SAPPER.

Des militaires du 1 RGC placent des parties du tablier d'un PM durant l'ex SKILLED SAPPER.

Page 10

Op NUNALIVUT 10

Dog gone it!

CPO 2 Glenn Parsons, Op NUNALIVUT 10 camp sergeant major, helps the Danish Forces' SIRIUS Dog Sledge patrol set up its team for a familiarization patrol around CFS Alert.

Read upcoming issues for more info about Op NUNALIVUT 10, one of three joint operations conducted annually by the CF in Canada's North.

Nom d'un chien!

Le PM 2 Glenn Parsons, sergent-major de camp pendant l'op NUNALIVUT 10, aide des militaires danois à préparer le traîneau à chien Sirius en vue d'une patrouille de familiarisation autour de la SFC Alert.

Lisez les prochains numéros de *La Feuille d'érable* pour en savoir plus sur l'op NUNALIVUT 10, une des trois opérations interarmées auxquelles participent les FC dans le Nord canadien.

National Defence / Défense nationale
Canada

ANA unearths new capability

By Capt Lena Angell

The Afghan National Army formation in Kandahar Province—1st Brigade, 205 Corps (1/205)—is reaching a significant milestone in military capacity-building. It will soon have its own Heavy Equipment Platoon.

A heavy equipment course conducted with the help of six Canadian field engineers from the Operational Mentor and Liaison Teams recently put 26 Afghan soldiers, most of them ex-farmers who had never even driven a car, at the controls of bulldozers, excavators, dump trucks and tractor-trailers.

"Our main focus on this course is safety and driver maintenance," said field engineer Master Corporal Freddy Tucker, from 1st Battalion, Princess Patricia's Light Infantry Battle Group. "The ANA are really interested in this training and have asked for more work."

During the course, each Afghan soldier learned to operate two of the four types of equipment. In the confirmatory exercise that completed the course, the platoon had to build a combat outpost, a project that included levelling the ground with bulldozers and using excavators to assemble a defensive perimeter of HESCO Bastion Concertainer®.

HESCO Bastion Concertainer® is a semi-permanent modular defence system comprising high, wide steel-mesh boxes lined with polypropylene geotextile. When correctly assembled and filled with sand, earth or gravel—quick work with bulldozers and excavators—these fortifications provide extremely effective protection against explosions and small-arms fire. Such rapid construction of infrastructure such as combat outposts and "platoon houses" is an important part of counter-insurgency operations in Kandahar, where Canadian and Afghan soldiers live in villages to provide security to the residents.

With its own Heavy Equipment Platoon, the 1/205 will handle a wide range of engineer tasks that used to require ISAF assets. "When insurgents blow up a road now," said senior engineer mentor Captain Tyler MacLeod, "the ANA can deploy and fix it on their own, which not only restores military freedom of movement [but], equally important, also allows locals to travel, permitting trade and commerce between villages, something that is essential to the social-economic development of this nation."

The new capability is important, ANA engineer Lieutenant-Colonel Khair-M-Kavinkhil explained, but he pointed out that a platoon-sized heavy equipment unit is too small, although a very good start. "There is no replacement for these vehicles, either," he said through an interpreter. "If they get broken, then there's currently no more."

Even with top-of-the-line equipment, the new unit faces challenges because acquisitions and purchases of replacement parts can take months in the ANA logistics system. "The biggest issue is on the supply side. It's still not perfect but it's coming along," Capt MacLeod said.

An Afghan soldier practises basic manoeuvres with a military bulldozer.

Un soldat afghan s'exerce à effectuer des manœuvres élémentaires à bord d'un bouteur militaire.

L'ANA acquiert une capacité de poids

Par la Capt Lena Angell

L'unité de l'Armée nationale afghane (ANA) de la province de Kandahar, la 1re Brigade du 205e Corps (1/205), atteindra une nouvelle étape dans l'acquisition de capacités militaires. Elle possédera bientôt son propre peloton d'équipement lourd.

Un cours portant sur l'équipement lourd, donné à l'aide de six sapeurs canadiens de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel, a récemment permis à 26 militaires afghans, pour la plupart d'anciens fermiers qui n'avaient même jamais conduit une auto, de se trouver aux commandes de bouteurs, d'excavatrices, de camions à benne et de semi-remorques.

« Le cours portait principalement sur la sécurité et sur l'entretien effectué par le conducteur. L'ANA est réellement intéressée par cette formation et a demandé d'en faire plus », explique le Caporal-chef Freddy Tucker, sapeur du groupement tactique du 1er Bataillon, Princess Patricia's Light Infantry.

Pendant le cours, les militaires afghans ont appris à utiliser deux des quatre types de véhicules. Durant l'exercice d'évaluation à la fin du cours, le peloton a dû construire un avant-poste de combat. Pour ce faire, les soldats devaient niveler le sol à l'aide de bouteurs et, au moyen d'excavatrices, construire un périmètre de défense en blocs HESCO Bastion Concertainer®.

Le HESCO Bastion Concertainer® constitue un système de défense modulaire semi-permanent composé de hautes et larges boîtes en mailles tapissées de géotextile en polypropylène. Une fois assemblées correctement et remplies de sable, de terre ou de gravier, une tâche rapidement accomplie à l'aide de bouteurs et d'excavatrices, les fortifications de ce genre assurent une protection extrêmement efficace contre les explosions et les projectiles de petit calibre. La construction rapide d'infrastructures comme les avant-postes de combat et les « maisons de peloton » constitue une partie essentielle des opérations anti-insurrectionnelles à Kandahar, lorsque les militaires canadiens et afghans doivent s'établir dans des villages pour assurer la sécurité des habitants.

Grâce à son propre peloton d'équipement lourd, le 1/205 peut effectuer une vaste gamme de tâches de génie qui, jusqu'à maintenant, nécessitaient l'intervention de la FIAS. « Lorsque des insurgés font exploser des routes, l'ANA est désormais en mesure de les réparer. On rétablit non seulement la liberté de circuler des militaires, mais on permet aux habitants de se déplacer, ce qui est essentiel au commerce entre les villages, un aspect tout aussi important. Ce commerce est également essentiel au développement socio-économique du pays », affirme le Capitaine Tyler MacLeod, mentor supérieur en génie.

Le Lieutenant-colonel Khair-M-Kavinkhil, ingénieur de l'ANA, estime que cette nouvelle capacité est importante. Selon lui, une unité d'équipement lourd de la taille d'un peloton est trop petite, mais il s'agit tout de même d'un bon départ. « On ne peut pas non plus remplacer ces véhicules. S'ils brisent, en ce moment, on n'en a pas d'autres », explique-t-il par l'intermédiaire d'un interprète.

Même si elle dispose de cet équipement haut de gamme, la nouvelle unité devra surmonter des obstacles. Faire de nouvelles acquisitions et acheter des pièces de rechange peut prendre des mois au moyen du système de logistique de l'ANA. « La plus grande difficulté concerne l'approvisionnement. Ce n'est pas parfait, mais on accomplit des progrès », conclut le Capt MacLeod.

MAPLE LEAF FEUILLE D'ÉRABLE

The Maple Leaf
ADM(PA)/DGM
101 Colonel By Drive
Ottawa ON K1A 0K2

La Feuille d'érable
SMA(AP)/DGM
101, promenade Colonel By
Ottawa ON K1A 0K2

fax / télécopieur: 819-997-0793
e-mail / courriel: mapleleaf@dnews.ca
web site / site web: www.forces.gc.ca

ASSISTANT MANAGING EDITOR / RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE
Cheryl MacLeod 819-997-0843
macleod.cs2@forces.gc.ca

ENGLISH EDITOR / RÉVISEURE (ANGLAIS)
Ruthanne Urquhart 819-997-0807

FRENCH EDITOR / RÉVISEUR (FRANÇAIS)
Éric Jeannotte 819-997-0809

GRAPHIC DESIGN / CONCEPTION GRAPHIQUE
Anne-Marie Blais 819-997-0751

STUDENT/ÉTUDIANTE
Amanda Anderson

WRITERS / RÉDACTION
Lesley Craig 819-997-0741
Steve Fortin 819-997-0705

TRANSLATION / TRADUCTION
Translation Bureau, PWGSC / Bureau de la traduction, TPSGC

COVER/PAGE COUVERTURE : SGT DAN MILBURN

Submissions from all members of the Canadian Forces and civilian employees of DND are welcome, however, contributors are requested to contact Cheryl MacLeod at 819-997-0843 in advance for submission guidelines.

Articles may be reproduced, in whole or in part, on condition that appropriate credit is given to *The Maple Leaf* and, where applicable, to the writer and/or photographer.

The Maple Leaf is the weekly national newspaper of the Department of National Defence and the Canadian Forces, and is published under the authority of the Assistant Deputy Minister (Public Affairs). Views expressed in this newspaper do not necessarily represent official opinion or policy.

Nous acceptons des articles de tous les membres des Forces canadiennes et des employés civils du MDN. Nous demandons toutefois à nos collaborateurs de communiquer d'abord avec Cheryl MacLeod, au 819-997-0843, pour se procurer les lignes directrices.

Les articles peuvent être cités, en tout ou en partie, à condition d'en attribuer la source à *La Feuille d'érable* et de citer l'auteur du texte ou le nom du photographe, s'il y a lieu.

La Feuille d'érable est le journal hebdomadaire national de la Défense nationale et des Forces canadiennes. Il est publié avec l'autorisation du Sous-ministre adjoint (Affaires publiques). Les opinions qui y sont exprimées ne représentent pas nécessairement la position officielle ou la politique du Ministère.

ISSN 1480-4336 • MDID/IDDN A-JS-000-000/JP-001

Support centre offers services for ill, injured

By Lesley Craig

The halls of Ottawa's National Defence Medical Centre have stood silent since CF Health Care Centre moved to the new wing of the Montfort Hospital in summer 2009. The silence was broken April 8, however, when Captain(N) Lynn Bisson, commandant CF Support Unit (Ottawa), and Colonel Gerard Blais, director of the CF casualty support management office, officially opened the newest Integrated Personnel Support Centre.

"Every time we open one of these, I couldn't be more pleased," says Col Blais, who also serves as the commanding officer of the joint personnel support unit which oversees the IPSCs. "It is a tangible signal of the Canadian Forces' commitment to looking after the ill and injured. An armed force is no stronger than the care it provides to the families of the fallen and its ill and injured personnel, and our commitment to that is extremely strong."

IPSCs offer a centralized point of contact for all services that may be required by ill or injured CF personnel. They co-ordinate a range of casualty support and case management programs, ensuring that avenues for rehabilitation, return to work or transition training can be explored. Centres include liaison staff from the nearest military family liaison centre and Veterans Affairs Canada. For CF personnel who are leaving the military due to illness or injury, VAC provides help dealing with all the details of release and the transition into civilian life.

"We offer transition services, padre support is available the family support centre is available, the medical case managers are available," Col Blais says. "It's a comprehensive team approach where instead of having to run around to get services, because it's a very confusing area with a lot of programs and policies, we're bringing everybody together to do that in one spot."

IPSC Ottawa, the nineteenth IPSC opened since March 2009, is simply the latest, not the last. Plans call for a total of 24 support centres across Canada, centred where there is need. Currently there are IPSCs on the West Coast, the Prairies, Ontario, Quebec and the Maritimes. They are in big cities such as Vancouver, Toronto, Montréal and Halifax, and in smaller cities such as London and Meaford, in Ontario, Moncton, N.B., and St. John's. They are on bases such as Esquimalt, Wainwright, Shilo and Petawawa. "We come to the ill and injured rather than them having to go to everybody," says Col Blais.

Capt(N) Lynn Bisson, CFSU(O) commandant, and Col Gerry Blais, CF Casualty Support Management director, cut the ribbon during the official opening of the new IPSC in Ottawa.

Le Capt Lynn Bisson, commandante de l'USFC(O), et le Col Gerry Blais, directeur de la Gestion du soutien aux blessés des FC, coupent le ruban pendant l'inauguration du nouveau CISP à Ottawa.

One of the goals of IPSCs is to better reach out to reservists. Because they are often more scattered than their Regular Force colleagues, it can be difficult for reservists to reach a centralized service office. Each IPSC has an outreach co-ordinator who will travel to each reserve unit annually to provide comprehensive briefings on what services are available at the nearest IPSC. The support centres also receive lists of reservists who are deploying so that they are able to follow up on a regular basis with those reservists once they return home.

Within each IPSC is a platoon that provides support to CF personnel who require the services of the support centre. The platoon liaises with home units, maintains the files and advocates for individuals within CF rules and regulations.

The Ottawa IPSC platoon helped Master Seaman Jessica Murphy find a job while she awaits medical treatment. When the treatment's done, she will be able to return to her unit and her trade as a preventive medical technician.

"They're really good at finding a job placement that fits your personality," she says. "They really bend over backwards for you; it's a good program and a good service. Without this program, I would have been at home with no job, no goals and no expectations."

Au service des malades et des blessés

Par Lesley Craig

Le silence règne dans les corridors du Centre médical de la Défense nationale à Ottawa depuis que le Centre de soins de santé des Forces canadiennes a emménagé dans la nouvelle aile de l'hôpital Montfort, à l'été 2009.

Par contre, le silence a été rompu le 8 avril, lorsque la Capitaine de vaisseau Lynn Bisson, commandante de l'Unité de soutien des Forces canadiennes (Ottawa), et le Colonel Gerard Blais, directeur de la Gestion du soutien aux blessés des FC, ont procédé à l'inauguration du plus récent Centre intégré de soutien du personnel (CISP).

« Chaque fois qu'on ouvre un de ces centres, je suis des plus heureux », affirme le Col Blais, également commandant de l'Unité interarmées de soutien du personnel, qui est responsable de la gestion du CISP. « C'est un signe concret de l'engagement des Forces canadiennes en matière de prestation de soins aux militaires malades et blessés. L'efficacité des forces armées se mesure aux services qu'elles fournissent aux familles des militaires morts et aux soldats malades et blessés. Or, notre volonté d'assurer ces services est inébranlable. »

Les CISP sont des points de contact centralisés offrant tous les services dont les militaires malades ou blessés pourraient avoir besoin. Ils coordonnent un éventail de services de soutien et de programmes de gestion de cas et ils veillent à ce qu'on puisse envisager des moyens de réadaptation, de retour au travail et des cours de mise à niveau. Des membres du personnel de liaison du centre d'appui pour les familles des militaires ou du bureau d'Anciens Combattants Canada (ACC) le plus près travaillent dans ces centres. Pour les militaires qui quittent les FC en raison de maladie ou de blessure, ACC facilite la libération de l'armée et la transition à la vie civile.

« Nous offrons des services d'aide à la transition. De plus, les militaires ont accès à des services de soutien d'aumôniers, au centre d'appui à la famille et aux gestionnaires de cas médicaux, précise le Col Blais. Il s'agit d'une approche complète axée sur le travail d'équipe, ce qui fait qu'au lieu d'avoir à se rendre à de nombreux endroits pour obtenir des services, étant donné qu'il s'agit d'un domaine très confus et qu'il existe beaucoup de programmes et de politiques, nous réunissons tous ces services en un seul lieu. »

L'ouverture du CISP à Ottawa, le 19e centre à ouvrir ses portes depuis mars 2009, est la plus récente, mais non pas la dernière. Au total, on prévoit ouvrir 24 centres de soutien à l'échelle du Canada, là où ils sont nécessaires. Il y en a actuellement sur la côte ouest, dans les Prairies, en Ontario, au Québec et dans les Maritimes. Les centres sont situés dans de grandes villes, comme Vancouver, Toronto, Montréal et Halifax, ainsi que dans de plus petites villes, comme London et Meaford, en Ontario, Moncton, au Nouveau-Brunswick, et St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador. On en trouve également dans des BFC, comme à Esquimalt, à Wainwright, à Shilo et à Petawawa. « Nous allons voir les malades et les blessés, plutôt que leur demander de se rendre chez chacun des professionnels séparément », ajoute le Col Blais.

L'un des objectifs du CISP est d'améliorer la prestation de services aux réservistes. Étant donné qu'ils sont un peu plus dispersés que leurs collègues de la Force régulière, les réservistes ont plus de mal à se rendre à un centre de services centralisé. Chaque CISP compte un coordonnateur des services qui visite annuellement les unités de réserve pour informer les militaires sur les services offerts au CISP le plus près. Les centres de soutien reçoivent également des listes des réservistes déployés afin qu'ils puissent effectuer régulièrement des suivis auprès de ces derniers à leur retour.

Chaque CISP dispose d'un peloton qui apporte un soutien au personnel des FC nécessitant des services. Le peloton établit le lien avec les unités d'appartenance, tient les dossiers et défend les militaires conformément aux règles et aux règlements des FC.

Le peloton du CISP à Ottawa a aidé la Matelot-chef Jessica Murphy à trouver un emploi pendant qu'elle attendait un traitement médical. Une fois qu'elle aura reçu les soins nécessaires, elle pourra rejoindre son unité et reprendre ses fonctions de technicienne en médecine préventive.

« Le personnel des CISP réussit très bien à trouver un emploi qui convient à la personnalité du militaire en question, explique la Matc Murphy. Il ne ménage aucun effort et il offre un bon programme et un excellent service. Sans ce programme, je serais restée à la maison, sans emploi, sans objectifs et sans attentes. »

318 RCACC anniversary

318 Royal Canadian Army Cadet Corps, in Woodstock, N.B., will mark its 100th anniversary May 20-22, 2011.

The event committee wants to contact as many former cadets and staff as possible. If you have ties with 318 RCACC or want more information, contact Bob or Beth MacFarlane at rlmacfarlane@xplornet.com or at 506-375-4626.

Célébrons le CCadRAC 318!

Le Corps des cadets royaux de l'Armée canadienne 318, à Woodstock, au Nouveau-Brunswick, célébrera son centenaire, du 20 au 22 mai 2011.

Le comité des activités veut communiquer avec le plus d'anciens cadets et membres du personnel possible. Par conséquent, si vous avez des liens avec le CCadRAC 318 ou que vous désirez obtenir plus de renseignements, communiquez avec Bob ou Beth MacFarlane, par courriel, à rlmacfarlane@xplornet.com, ou par telephone, au 506-375-4626.

A good catch for the Canadian Cadet Program

Jean-Philippe Leguellec in South Korea, during training. The Canadian biathlete and former air cadet sees himself serving as a spokesperson for the Cadet Program.

Jean-Philippe Leguellec, en Corée du Sud, lors d'une période d'entraînement. Le biathlonien canadien et ancien cadet de l'Air envisage de s'associer au Programme des cadets à titre de porte-parole.

This article was written in French

By Steve Fortin

Under the purview of the Canada First Defence Strategy, the CF supports important international events in Canada such as the 2010 Olympic and Paralympic Winter Games held in Vancouver.

This kind of collaboration can sometimes bear fruit, such as when Olympians decide to associate themselves directly or indirectly with the CF or organizations the CF supports. One of the highest profile Canadian Olympians at the 2010 Winter Games may soon partner with the Canadian Cadet Program to become the spokesperson for the organization and to make presentations to young Canadian cadets.

Captain Sonia Nadeau, Chief Reserves and Cadets, is proud to talk about the possible partnership between Jean-Philippe Leguellec, Canada's best male biathlete, and the Cadet Program.

Mr. Leguellec would be very pleased to partner with the Canadian Cadet Program, she says. "As part of a partnership, Mr. Leguellec would tour cadet summer training centres in the five separate regions across Canada. During his visits, he would talk about his experiences at the Vancouver Olympics and his passion for biathlon. He would also meet with the cadets to motivate and spur them on to get involved in physical activity, to chase their dreams and aspirations, to have confidence in themselves and, of course, to continue to participate in the Canadian Cadet Program."

This possible partnership would be a natural fit for Mr. Leguellec. "When I was 12, I joined the air cadets in the Laval area," he says. "I was attracted by the military aspect and precision shooting!" The athlete even admitted that precision shooting interested him long before cross-country skiing, the other component of biathlons. "Although it was carefully hidden, I found my mother's rifle when I was 10. She quickly realized that I liked shooting. She knew that with the cadets, I could practise shooting in a safe environment."

For six years, the young man worked his way through the ranks of his cadet corps and took on increasing responsibilities. "I matured a lot in the cadet movement," he says. "I learned the importance of self discipline, attention to detail and accuracy, mainly through drills as a chief because, over time, as I climbed the ranks, I had to come to terms with the responsibilities inherent in my new rank."

Mr. Leguellec was clearly an athletic type and started doing biathlons when he was about 13. In national cadet competitions, he distinguished himself to the point where he was an Olympic hopeful in the early 2000s. From the Saint Bruno training centre, which has a shooting range used by the CF, to the better-equipped training centre in Valcartier, Mr. Leguellec has worked hard and is at a point where he can aspire to be on the podium at the next Winter Olympics in 2014, in Sochi, Russia.

It would be a good catch for the Cadet Program! On the one hand, the program will have partnered with a top Canadian athlete to promote physical activity and personal discipline, and on the other, cadets would benefit from the experience of a former cadet who went through the program to achieve his dream.

And, who knows? He may even become the first Canadian male to win an Olympic medal in biathlon!

Une belle prise pour le Programme national des cadets

L'article suivant a été rédigé en français

Par Steve Fortin

Dans le cadre de la Stratégie de la défense Le Canada d'abord, les FC comptent offrir leur soutien au cours d'événements internationaux d'importance au pays, comme c'était le cas tout récemment lors de la tenue des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2010 à Vancouver.

Cette collaboration peut parfois porter des fruits quand des olympiens décident, quant à eux, de s'associer, de près ou de loin, soit au FC ou aux organismes que celles-ci soutiennent. Un des olympiens canadiens les plus en vue lors des derniers Jeux olympiques de Vancouver envisage justement de s'associer à Cadets Canada en vue de devenir le porte-parole de l'organisme et de faire des présentations aux jeunes cadets du Canada.

C'est non sans fierté que la Capitaine Sonia Nadeau, du Chef - Réserves et Cadets, parle de l'éventuel partenariat entre Jean-Philippe Leguellec, meilleur biathlonien masculin au pays, et le Programme des cadets du Canada.

« C'est avec grand enthousiasme que M. Leguellec envisage de s'associer au Programme national des cadets. Dans le cadre de ce nouveau partenariat, M. Leguellec ferait une tournée des Centres d'instruction d'été des cadets un peu partout au Canada, dans cinq régions distinctes, afin de couvrir l'ensemble du grand territoire canadien. Il profiterait de sa visite pour parler de son expérience aux Jeux olympiques de Vancouver et de sa passion du biathlon. L'athlète rencontrerait aussi les jeunes pour les motiver et les stimuler à faire de l'activité physique, à aller au bout de leur rêve et de leurs aspirations, à avoir confiance en eux et certainement à poursuivre leur participation au Programme national des cadets », explique la Capt Nadeau.

Pour le principal intéressé, cette possible collaboration va de soi. « À l'âge de 12 ans, je me suis moi-même joint aux cadets de l'Air dans la région de Laval. L'aspect militaire m'attirait et j'avais déjà une passion pour le tir de précision! » explique M. Leguellec. De l'aveu même de l'athlète canadien, le tir de précision l'a intéressé bien avant le ski de fond, l'autre composante du biathlon. « J'avais 10 ans quand j'ai découvert la carabine de ma mère, bien cachée d'ailleurs. Elle s'est rendu compte bien rapidement que j'aimais le tir. Elle savait qu'avec les Cadets, je pourrais m'exercer au tir dans un milieu sûr. »

Pendant plus de six ans, le jeune Jean-Philippe a fait son chemin dans le Programme des cadets, montant en grade et accumulant des responsabilités. « J'ai beaucoup grandi dans le mouvement des Cadets. J'y ai appris l'importance de la discipline personnelle, le souci du détail et la minutie, notamment par les drills, tout en exerçant mes capacités de chef, car, au fil du temps, en franchissant les échelons, je devais composer avec les responsabilités inhérentes à mes nouveaux grades. »

De nature décidément sportive, M. Leguellec s'est mis à la pratique du biathlon vers l'âge de treize ans. Dans les compétitions nationales de cadets, il s'est démarqué, jusqu'à devenir un espoir olympique au tournant des années 2000. Entre le centre d'entraînement de Saint-Bruno, un champ de tir utilisé par les FC, et le centre d'entraînement mieux équipé de Valcartier, M. Leguellec a gravi les échelons jusqu'à pouvoir espérer monter sur le podium aux prochains Jeux olympiques d'hiver de 2014, à Sochi, en Russie.

Pour le Programme des cadets, il s'agirait d'une belle prise! D'une part, on s'associerait à un athlète de pointe au Canada afin de faire la promotion de l'activité physique et de la discipline personnelle, d'autre part, on tirerait avantage de l'expérience d'un ancien cadet qui a profité de son passage dans le Programme des cadets afin d'atteindre ses rêves, et, qui sait? peut-être même de devenir le premier médaillé olympique masculin en biathlon au Canada!

Canadian biathlete Jean-Philippe Leguellec goes full tilt during a leg of the World Cup in Oestersund, Sweden.

Le biathlonien canadien Jean-Philippe Leguellec en pleine action lors d'une manche de la Coupe du monde à Oestersund, en Suède.

Mr. Wright, I'd like to know...

By Lesley Craig

Petty Officer, 2nd Class Jonathan Wright traded a submarine for a radio station last month when he agreed to answer questions on CBC/Radio-Canada's children's show "275-Allô". Children throughout the country were able to call in to the show and ask him questions about life in a submarine.

"It was a new experience," PO 2 Wright says. "I had never been on radio before." Posted to HMCS *Victoria* in Esquimalt, PO 2 Wright was in a studio in Victoria while the show's host was in Radio-Canada's studio in Montréal. Although the fairly ordinary interior of the Victoria radio station was not quite as exciting as PO 2 Wright had hoped it would be, answering the kids' questions certainly was.

Over the course of the 20-minute show, calls came in from children aged eight to 14 in cities and towns in, for the most part, Ontario and Quebec, though the show is broadcast nationally every Wednesday. "They were young kids, so the questions were pretty generic," says PO 2 Wright. "Things like, what do you guys eat on board, how does a submarine dive in the water, how big is it – just the things that kids ask."

The most interesting question, he says, was about how far down a submarine can dive. "I couldn't say the real depth because that's classified, so I told him 200 metres, which is a depth that we're allowed to talk about," explains PO 2 Wright. The same child also asked PO 2 Wright if they ever get to attack people with the sub.

Although the children were mostly impressed with PO 2 Wright, his answers and submarines in general, Claudia, from Port Hope, Ont., was rather disappointed with the answer to her question. When she asked how fast a submarine can travel, she was almost certainly expecting a number higher than 15 to 20 km/h.

A marine engineering artificer, PO 2 Wright is in charge of HMCS *Victoria*'s engine room. He's been in the boat for almost seven years now and it's the high point of his career. "I always wanted to work on a submarine," he says, "but it took a long time to get here. When they decommissioned the old class of subs, there was less demand, and my request forms didn't get me anywhere, so it was only after seven years in the military that I was able to get here."

Go to **www.radio-canada.ca/jeunesse/27$allo/invite/archives.asp** (French only) for clips from the program.

M. Wright, j'aimerais savoir...

Par Lesley Craig

Le mois dernier, le Maître de 2e classe Jonathan Wright est remonté à la surface lorsqu'il a accepté de répondre à des questions à l'émission pour enfants « 275-Allô », sur les ondes de Radio-Canada. Des enfants des quatre coins du pays ont pu lui poser des questions sur la vie dans un sous-marin.

« C'était une nouvelle expérience, explique le M 2 Wright. Je n'avais jamais fait de radio. » Le sous-marinier, affecté au NCSM *Victoria* à Esquimalt, était en studio à Victoria, tandis que l'animatrice de l'émission se trouvait dans les studios de Radio-Canada à Montréal. Même si le décor intérieur plus ou moins ordinaire de la station de radio à Victoria n'était pas aussi impressionnant que le M 2 Wright l'avait imaginé, répondre aux questions des enfants l'était certainement.

Au cours de l'émission de 20 minutes, des enfants âgés de 8 à 14 ans, provenant surtout de villes et de collectivités de l'Ontario et du Québec, ont téléphoné pour poser leurs questions. Diffusée à l'échelle nationale, l'émission accueille des invités tous les mercredis. « C'était de jeunes enfants; les questions étaient donc assez générales, ajoute le M 2 Wright. On m'a demandé, par exemple, ce qu'on mange à bord d'un sous-marin, comment le sous-marin plonge dans l'eau, sa taille, des questions typiques d'enfants. »

Selon le M 2 Wright, la question la plus intéressante portait sur la profondeur de plongée d'un sous-marin. « Je ne pouvais pas révéler la profondeur exacte, car ces renseignements sont secrets, mais j'ai répondu à l'enfant qu'elle était de 200 mètres, une profondeur dont j'avais le droit de discuter », raconte le M 2 Wright. Le même auditeur a également demandé au militaire s'il avait déjà eu l'occasion d'attaquer quelqu'un.

Même si le M 2 Wright, ses réponses et les sous-marins en général ont pour la plupart impressionné les enfants, Claudia, de Port Hope, en Ontario, était plutôt déçue par la réponse à sa question. Lorsqu'elle a demandé au M 2 Wright la vitesse d'un sous-marin, elle s'attendait à une grande vitesse et non pas à ce qu'elle soit seulement de 15 à 20 km/h.

À titre de maître mécanicien de marine, le M 2 Wright est chargé de la salle des machines du NCSM *Victoria*. Il travaille à bord du sous-marin depuis presque sept ans maintenant et c'est le summum de sa carrière. « J'ai toujours voulu travailler à bord d'un sous-marin, explique-t-il, mais j'ai dû attendre longtemps avant de me rendre jusqu'ici. Lorsqu'on a désarmé les anciens sous-marins, la demande a diminué et mes formulaires de demande n'aboutissaient à rien. Ce n'est qu'après sept ans dans les FC que j'ai réussi à me rendre ici. »

Pour écouter des extraits de l'émission, visitez le **www.radiocanada.ca/jeunesse/27$allo/invite/archives.asp**.

A new project for 25 CFSD

This article was written in French

Last October, 25 CF Supply Depot (25 CFSD) started the Relocatable Temporary Camp (RTC) project, taking responsibility for managing a new warehouse in Laval, Que. The results have been very good since 25 CFSD assumed that responsibility a few months ago.

The mission entrusted to the special projects managers at 25 CFSD was sizable. It involved recovering, taking inventory of and shipping ocean containers containing camp equipment that can be dismantled and relocated. The first months of the project were spent organizing the storage space and integrating RTC inventory and logistics procedures into existing 25 CFSD systems.

The CF decided to return the RTCs to Canada after they spent several years in storage in Italy. The RTC project is not simple because it is really a village packed into hundreds of containers. All the essentials are there: the kitchen equipment needed to feed thousands of people, office equipment, dormitories, generators – even a drainage system. The complexity of the inventory and assembly processes, not to mention the tasks involved in shipping and receiving, has placed major responsibilities on 25 CFSD's shoulders.

Including the Laval warehouse, 25 CFSD now has nine storage buildings. Two hundred containers can be stored inside the new building, and 700 outside.

Since last October, the 25 CFSD team has completed the inventory of 488 containers. About 400 are stored in the new space, with another 50 expected very soon, and about 40 have been shipped for operations.

The RTC project is running smoothly, and a new team has been working full-time in Laval. 25 CFSD's excellence in logistics and supply has allowed depot personnel to very ably handle this new responsibility.

Une nouvelle responsabilité pour le 25 DAFC

L'article suivant a été rédigé en français

Depuis octobre dernier, le 25e Dépôt d'approvisionnement des Forces canadiennes (25 DAFC) est responsable d'un tout nouveau projet : le Camp temporaire démontable (CTD). Dans le cadre de ce projet, l'unité doit assurer la gestion d'un tout nouvel entrepôt situé à Laval. Quelques mois s'étant écoulés depuis que le 25 DAFC a assumé ces nouvelles responsabilités, le bilan est plutôt reluisant.

La mission confiée aux responsables des projets spéciaux du 25 DAFC était de taille. Il s'agissait de rapatrier, d'inventorier et d'expédier les conteneurs maritimes renfermant l'équipement des camps temporaires démontables. Les premiers mois du projet ont été consacrés à l'organisation du nouvel espace d'entreposage, ainsi qu'à l'intégration des processus d'inventaire et de logistique des CTD aux processus actuels du 25 DAFC.

Les FC ont décidé de rapatrier les CTD au Canada, ceux-ci étant entreposés en Italie depuis les dernières années. Le projet portant sur le CTD n'est pas une mince tâche, car c'est un véritable village portatif qui se trouve dans les centaines de conteneurs. Tout y est : du matériel de cuisine nécessaire pour nourrir des milliers de personnes, du matériel de bureau, des dortoirs, des génératrices et même un système d'égout. Cela dit, toutefois, la complexité de l'inventaire et de l'assemblage s'accroit considérablement, sans compter la réception et l'expédition. Les nouvelles responsabilités du 25 DAFC sont appréciables.

Si l'on compte celui de Laval, ce sont maintenant neuf bâtiments d'entreposage qui relèvent du 25 DAFC. Le nouvel entrepôt pourra accueillir 200 conteneurs dans son espace d'entreposage intérieur, et 700 conteneurs à l'extérieur.

Depuis octobre dernier, l'équipe du 25 DAFC a inventorié 488 conteneurs. Environ 400 conteneurs sont entreposés dans le nouvel espace, 50 autres sont attendus incessamment et près de 40 ont été expédiés en vue des opérations.

Aujourd'hui, le processus relatif au CTD est bien rodé et une équipe travaille à temps plein à Laval. Le fait que le 25 DAFC ait pu s'acquitter de cette nouvelle responsabilité montre que celui-ci est un modèle d'excellence en logistique et en approvisionnement.

Project integrates battle-fighting information

The CF Experimentation Centre (CFEC), located at Shirley's Bay in Ottawa's west end, is in the process of transitioning to the CF Warfare Centre (CFWC).

In subsuming the role and activities of CFEC, the warfare centre will broaden its scope, becoming a key contributor to the CF's transformation to a more joint, integrated force.

This new Defence capability development centre of excellence will comprise four main functions: CF Joint Doctrine; Lessons Learned; Joint Experimentation/Concept Development and Experimentation; and Joint Training support. These four functions will be supported by Command & Control and Modeling and Simulation technologies, and a Defence Science & Technology (S&T) component.

S&T team members—experts from Defence Research and Development Canada and the operational research community—will deliver a wide range of support through initiatives such as the Technology Demonstration Program (TDP) Joint Fires Support (JFS) project.

Historically, the Navy, Army and Air Force have each acquired their own common operating pictures, through global command and control systems, theatre battle management core systems and land command support systems, to keep their commanders and staff informed in operational situations.

The TDP project has developed a Joint Fires Test-bed that integrates those individual common operating pictures into a joint common operating picture (JCOP) that will display the tactical information available within each of the above command systems on one screen in a command centre setting. The JCOP should significantly improve the situational awareness of commanders and staff at the tactical level, improving their ability to fight the battle.

CFEC has established a Joint Battle Lab where staff of a Joint Task Force are able to plan and conduct joint fires operations using the prototype JCOP. For more information about the Joint Battle Lab, read "CFEC expands Joint Battlelab capability" in Vol. 12, No. 14 of *The Maple Leaf*.

These innovations represent a significant development in achieving the Chief of the Defence Staff's vision for future CF operations which calls for the achievement of an effective integrated military force working in tandem with allies, government departments, and non-governmental organizations – a joint and integrated force that defends the nation, delivers strategic effect and projects leadership abroad.

CFEC and the Joint Fires Support Technology Demonstration Program will host Human Factors 3: Coalition Attack Guidance Experiment (HF3:CAGE) May 3–14 in the Joint Battle Lab at Shirley's Bay. HF3:CAGE is the third in a series of experiments conducted to integrate various command and control systems and software tools into the Joint Battle Lab. This experiment will focus on the command and control of joint fires and air to ground attack operations.

Chief of Force Development and the CFEC CO invite interested DND/CF organizations to send representatives to observe the experiment. Contact Commander Walter Nolan at 613-949-8004 or at Walter.Nolan@forces.gc.ca.

Intégration de renseignements en matière de combat

Le Centre d'expérimentation des Forces canadiennes (CEFC), situé à Shirley's Bay, dans l'ouest d'Ottawa, est en voie de s'intégrer au Centre de guerre des Forces canadiennes (CGFC).

En modulant le rôle et les activités du CEFC, le CGFC élargira sa portée, devenant un élément essentiel de la transformation des FC en une force interarmées mieux intégrée.

Le nouveau centre d'excellence en matière de développement des capacités de défense assumera quatre principales fonctions : la doctrine des forces interarmées et des FC, les leçons retenues, l'expérimentation interarmées et l'élaboration et l'expérimentation de concepts, et le soutien à la formation interarmées. Ces quatre fonctions seront appuyées par des technologies de commandement et de contrôle et de modélisation et simulation, ainsi que par une composante de science et technologie pour la défense.

Les membres de l'équipe de Science et technologie pour la défense, des spécialistes de Recherche et développement pour la défense Canada et de la collectivité de la recherche opérationnelle, offriront un éventail complet de services de soutien au moyen d'initiatives telles que le Projet de démonstration de technologies (PDT) d'appui-feu interarmées.

Au fil du temps, la Marine, l'Armée de terre et la Force aérienne ont crée chacune leur propre image commune de la situation opérationnelle, au moyen de systèmes mondiaux de commandement et de contrôle, de systèmes de gestion de combat dans le théâtre, et de systèmes d'aide au commandement terrestre, afin de garder les commandants et le personnel au courant des situations opérationnelles.

Le projet du PDT a permis de mettre au point un banc d'essai pour l'appui-feu interarmees, qui regroupe les images communes de la situation opérationnelle individuelles en une image commune de la situation opérationnelle interarmees, laquelle permet l'affichage, sur un seul ecran, de renseignements tactiques accessibles dans chacun des systèmes de commandement dans un contexte de centre de commandement. L'image commune de la situation opérationnelle interarmees devrait grandement améliorer la connaissance de la situation des commandants et du personnel au niveau tactique, donc leur capacité de combattre.

Le CEFC a établi un laboratoire de combat interarmées ou les membres du personnel d'une force opérationnelle interarmées peuvent planifier et mener des opérations d'appui-feu, en utilisant le prototype de l'image commune de la situation opérationnelle interarmées. Pour obtenir plus de renseignements sur le laboratoire de combat interarmées, consultez l'article intitulé « Le CEFC élargit sa capacité de laboratoire de combat interarmées » dans le numéro 14 (vol. 12) de la *La Feuille d'érable*.

Ces innovations représentent un progrès considerable vers la realisation de la vision que le Chef d'état-major de la Défense a de l'avenir des opérations des FC, soit une force militaire efficace et intégrée travaillant en tandem avec ses alliés, les ministeres et les organismes non gouvernementaux, une force intégrée et interarmées qui défend le pays, qui obtient des resultats strategiques et qui fait preuve de leadership à l'étranger.

Le CEFC et le Projet de démonstration technologique d'appui-feu interarmées seront l'hôte de l'événement Facteurs humains 3 : Expérience d'execution de l'attaque de la coalition (HF3 : CAGE), qui aura lieu du 3 au 14 mai dans le laboratoire de combat interarmées. Cette expérience, troisième d'une série, vise à intégrer divers systèmes de commandement et de contrôle et d'outils logiciels au laboratoire. Elle mettra l'accent sur le commandement et sur le contrôle d'opérations appui-feu interarmees et d'opérations d'attaque air-sol.

Le chef – Developpement des forces et commandant du CEFC invite les organismes intéressés du MDN et des FC à envoyer des représentants à titre d'observateurs. Veuillez téléphoner au commandant Walter Nolan, au 613-949-8004, ou lui envoyer un courriel à Walter.Nolan@forces.gc.ca.

CAE INC.

Simulators train aircrews

CAE Inc. president and CEO Marc Parent and Public Works and Government Services Canada Minister Rona Ambrose recently announced an agreement with CAE Inc. that will enable the aircrews of Canada's new CH-147F Chinook helicopters, and of the C-130J Hercules, to train on world-class, high-tech simulators. Simulation training is an efficient way of delivering critical training to aircrews.

Entraînement à l'aide de simulateurs

Marc Parent, président-directeur général de la société CAE Inc., et Rona Ambrose, ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ont récemment annoncé une entente entre le gouvernement et CAE Inc. qui permettra au personnel navigant des nouveaux hélicoptères CH-147F Chinook du Canada de s'entraîner à l'aide de simulateurs de premier ordre à la fine pointe de la technologie. Cette formation au moyen de la simulation est un moyen efficace d'offrir une instruction essentielle au personnel navigant.

RCL Branch 24 welcomes 14 CE Sqn

By Dan Hennessey

Canada has always had a love affair with its military. It's not a flashy thing, involving big signs on water towers. It's more of a wink and a smile, but the meaning is still very deep. After all, the sacrifices that our men and women make on our behalf are second to none.

From time to time, we may see news stories dealing with a group of CF personnel heading off to do their part but, when they return, it's usually just families and friends that welcome them back.

In Lunenburg County, N.S., we are proud to call 14 Construction Engineer Squadron (14 CE Sqn) our own. The work the squadron has done over the last decade or so has been amazing – but has also been for the most part lost in the big picture.

Royal Canadian Legion Branch 24 welcomed the squadron's Major James Fera and Chief Warrant Officer Denis Gervais to its April General Meeting, where Maj Fera presented an overview of the squadron's various missions.

The initial request for squadron support to the Afghanistan mission was made in the early spring of 2002. Since then, the unit has played an active role in supplying logistical support. In July 2002, 14 CE Sqn sent 13 personnel on a six-month deployment to the Theatre Support Element, Southwest Asia, supporting Canadian maritime, land and air operations in the region. In so doing, the squadron earned a place in the annals of the Canadian Air Reserve as the first Air Reserve unit since the Second World War to be deployed in support of an international operation.

Maj Fera also spoke about one of the more satisfying aspects of the Afghanistan deployment – the squadron members' direct interaction with the Afghan people who most needed assistance. The squadron employed local Afghans, allowing them to better their way of life for themselves and their children. It's important to "win the hearts and minds" of the people that live in that war-torn nation, he said, but it's much more important to pass on to them the skill sets they'll need to continue to improve their lives when Canadian involvement ends in Afghanistan.

Lunenburg County sees 14 CE Sqn from a second angle – a unit deeply involved in helping not-for-profit agencies by making its skills available on special projects. The squadron will continue to answer the call when it's needed, and the men and women who put their "boots on the ground" do so with a strong sense of duty and honour.

Branch 24 President Sonny Hubley presented Maj Fera with a certificate of appreciation for the squadron reading, "*With Appreciation of your continued support of the Veterans of Lunenburg County and your outstanding service to Canada*".

In Lunenburg County, our winks and smiles tell 14 Construction Engineer Squadron personnel that we really appreciate what they do for us. They deserve our thanks.

La filiale 24 de la Légion accueille le 14e Esc GC

Par Dan Hennessey

Depuis toujours, le Canada se prend d'affection pour ses militaires. Or, il ne s'agit pas d'une démonstration exubérante, au moyen de messages peints sur des citernes d'eau. Ce sont plutôt des clins d'œil et des sourires, mais le sentiment n'en est pas moins sincère. Après tout, les sacrifices de nos militaires, hommes et femmes, sont sans pareils.

De temps à autre, des reportages portent sur un groupe de militaires qui quittent le pays pour mettre la main à la pâte, mais lorsqu'ils reviennent, ils sont accueillis seulement par leurs amis et leur famille.

Dans le comté de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, nous sommes fiers de considérer le 14e Escadron de génie construction (14 Esc GC) comme l'un des nôtres. Le travail accompli par l'unité au cours de la dernière décennie est formidable, mais il se perd en grande partie dans la vue d'ensemble.

La filiale 24 de la Légion royale canadienne a accueilli le Major James Fera et l'Adjudant-chef Denis Gervais à son assemblée générale du mois d'avril. Le Maj Fera a présenté un aperçu des diverses missions du 14 Esc GC.

La demande initiale de soutien de l'escadron en vue de la mission en Afghanistan a été présentée au début du printemps de 2002. Depuis, l'unité a joué un rôle actif dans le soutien logistique. En juillet 2002, le 14 Esc GC a affecté treize de ses membres pendant six mois à l'élément de soutien dans le théâtre, en Asie du Sud-Est, afin d'appuyer les opérations maritimes, terrestres et aériennes dans la région. Ce faisant, l'escadron s'est taillé une place dans les annales de la Réserve aérienne du Canada à titre de première unité de la Réserve aérienne depuis la Seconde Guerre mondiale à être déployée à l'appui d'une opération à l'étranger.

Le Maj Fera a également parlé de l'un des aspects les plus satisfaisants du déploiement en Afghanistan, à savoir l'interaction directe des membres de l'escadron avec les Afghans, qui avaient désespérément besoin d'aide. L'escadron employait des personnes de la région, leur permettant d'améliorer leur existence et celle de leurs enfants. Le militaire ajoute qu'il est important de gagner les cœurs et les esprits des personnes qui vivent dans ce pays brisé par la guerre. Mais c'est encore plus important de leur permettre d'acquérir les compétences dont ils auront besoin pour améliorer leur vie lorsque les soldats canadiens quitteront l'Afghanistan.

Le comte de Lunenburg voit le 14 Esc GC d'un autre angle. Pour lui, il s'agit d'une unité profondément dévouée aux organismes sans but lucratif qui met ses compétences au profit de projets spéciaux. Or, l'escadron continuera de répondre à l'appel lorsqu'il sera nécessaire de le faire. Les hommes et les femmes qui accomplissent le travail le font avec un fervent sens du devoir et de l'honneur.

Sonny Hubley, président de la filiale 24, a remis au Maj Fera un certificat à l'escadron, pour le remercier du soutien offert aux anciens combattants du comte de Lunenburg et de son service exceptionnel au Canada.

Dans le comte de Lunenburg, nos clins d'œil et nos sourires montrent aux soldats du 14e Escadron de génie construction que nous nous réjouissons de ce qu'ils font pour nous. Ils méritent nos remerciements.

14 CE Sqn CO Maj James Fera (centre) and CWO Denis Gervais accept a certificate of appreciation from Legion Branch 24 president Sonny Hubley.

Le Maj James Fera (au centre), commandant du 14 Esc GC, et l'Adjuc Denis Gervais, acceptent un certificat de remerciement de Sonny Hubley, président de la filiale 24 de la Légion royale canadienne.

Would you like to respond to something you have read in *The Maple Leaf*?
Send us a letter or an e-mail.

E-mail: mapleleaf@dnews.ca

Mail:

The Maple Leaf
ADM(PA)/DGM
101 Colonel By Drive
Ottawa ON K1A 0K2
Fax: 819-997-0793

Vous aimeriez vous exprimer au sujet d'un article que vous avez lu dans *La Feuille d'érable*?
Envoyez-nous une lettre ou un courriel.

Courriel : mapleleaf@dnews.ca

Par la poste :

La Feuille d'érable
SMA(AP)/DGM
101, promenade Colonel-By
Ottawa ON K1A 0K2
Télécopieur : 819-997-0793

Flight engineers: a healthier future on the way

By Maj Lynne Chaloux

Over the coming years, the flight engineer (Flt Engr) occupation will undergo some fundamental changes to ensure its long-term health and to better position its members as they continue serving the Air Force.

With these changes, it is clear that even after our legacy aircraft are withdrawn from service and flight engineers no longer work directly on flight decks, we will still need these professionals to perform many key functions on our current and future aircraft.

These changes to the occupation will be implemented in two phases: between now and 2015, and from 2015 on.

Phase 1: Getting the occupation to a healthy state

During Phase 1, the rank structure for flight engineers will be revamped to make it consistent with other CF occupations and to ensure flight engineers have sustainable promotion and succession planning opportunities.

As a result, flying duties will be most heavily concentrated at the corporal to sergeant ranks. Warrant officers' and master warrant officers' employment will become much more leadership-based. By 2015, their flying requirements will be limited to personnel in a few selected positions who will fly to maintain the currencies they need for specific jobs.

To complement this, rank-to-rank ratios (i.e., the number of corporals to master corporals, the number of sergeants to warrant officers, etc.) will evolve, bringing flight engineers into line with other CF occupations and ensuring consistency within the flight engineer occupation itself.

Phase 1 will also entail a direct entry recruitment trial to increase the pool of flight engineer applicants and bring the occupation up to its preferred manning level as quickly as possible. At the moment, only aviation systems technicians can occupation transfer (OT) to flight engineer. We may see OTs from other CF occupations within the next few years.

Meanwhile, we will work on ensuring flight engineer training becomes more focussed, efficient and tailored-to-need.

CPL DAVID HARDWICK

Flight engineer MCpl Terry Lacaille prepares a CC-130 Hercules for takeoff.

Le Cpc Terry Lacaille, mécanicien de bord, prépare un CC-130 en prévision d'un décollage.

Phase 2: Increasing cohesion with aircraft maintainers

As legacy fleets are retired over the next few years, the number of flying positions within the flight engineer occupation for those platforms will be reduced. This will be somewhat offset by growth in other fleets such as the CH-147F Chinook.

The future of the occupation will be driven by the operational requirements of the Air Force. However, at this point, there are still many unknowns, so Phase 2 will be subject to ongoing review and improvement to confirm the plan's continued feasibility. The end goal is to ensure the flight engineer occupation remains viable and healthy over the long term.

Going into Phase 2, we envision that flight engineers will have greater synergy and cohesion with their aircraft maintenance colleagues. After 2015, we plan that flight engineers will remain a stand-alone occupation from the private to sergeant rank levels, with promotion to warrant officer entailing a transfer to the aircraft maintenance superintendant occupation.

To ensure the diversity of maintenance experience necessary to achieve this, flight engineers will eventually see enhanced opportunities through periodic cross-employment in maintenance positions, up to the rank of sergeant. As a result, flight engineer career paths will no longer be restricted to flying operations – which in turn will mean better employment flexibility, opportunities for succession planning and rank progression.

The end-state will not be created overnight, but we now have a clear, long-term vision for the flight engineer occupation, which has a long, proud and illustrious history within the Air Force and which will continue to play a vital role in Air Force operations.

Mécaniciens de bord : un avenir meilleur se profile

Par le Maj Lynne Chaloux

Au cours des prochaines années, le groupe professionnel militaire (GPM) des mécaniciens de bord subira des changements fondamentaux visant à assurer sa santé à long terme et à améliorer la situation de ses membres, qui poursuivront leur service dans la Force aérienne.

Cette évolution fait apparaître clairement le fait que même après le retrait du service de nos parcs aériens existants et même une fois que les mécaniciens de bord ne travailleront plus directement dans le poste de pilotage, nous aurons encore besoin de ces professionnels pour effectuer différents travaux spécialisés sur nos aéronefs actuels et futurs.

Ces modifications au GPM seront apportées en deux phases : la première, entre aujourd'hui et 2015, et la seconde, à compter de 2015.

Phase 1 : redonner santé au GPM

Pendant la phase 1, la structure des grades des mécaniciens de bord sera rajeunie de manière à s'harmoniser aux autres GPM des FC et pour garantir aux mécaniciens de bord des possibilités raisonnables de promotion et de planification de carrière.

Par conséquent, le service aérien sera surtout concentré aux grades de caporal et de sergent. L'emploi des adjudants et des adjudants-maîtres sera de plus en plus axé sur la direction. D'ici 2015, les exigences d'heures de vol pour ces grades seront limitées aux titulaires de quelques postes choisis, qui voleront pour rester à jour et pouvoir satisfaire aux exigences d'emplois particulières.

En complément, les rapports de grade à grade (c. à d. le nombre de caporaux relativement au nombre de caporaux chefs, le nombre de sergents relativement aux adjudants, etc.) évolueront, mettant ainsi les mécaniciens de bord au diapason des autres GPM des FC et assurant la cohérence au sein du GPM Mécanicien de bord proprement dit.

La phase 1 donnera lieu à un essai de recrutement pour enrôlement direct visant à enrichir le bassin de postulants au titre de mécanicien de bord et à amener le GPM, le plus vite possible, à son niveau préférentiel de dotation. À l'heure actuelle, seuls les techniciens en systèmes aéronautiques peuvent obtenir un reclassement au GPM Mécanicien de bord. Il est possible que nous assistions au cours des prochaines années à des reclassements de membres d'autres GPM des FC.

Pendant ce temps, nous veillerons à ce que la formation des mécaniciens de bord gagne en concentration et en efficacité et s'adapte aux besoins.

Phase 2 : accroître la cohésion avec les spécialistes de l'entretien des aéronefs

Au fil du retrait des parcs aériens existants, au cours des années à venir, le nombre de postes de navigant au sein du GPM Mécanicien de bord diminuera. Cette baisse sera compensée, dans une certaine mesure, par la croissance d'autres parcs, comme celui des CH-147F Chinook.

Les besoins opérationnels de la Force aérienne détermineront l'avenir du GPM. Cependant, au point où nous en sommes, les inconnues demeurent nombreuses, aussi la phase 2 sera-t-elle assujettie à un processus continu d'examen et d'amélioration qui confirmera la faisabilité constante du programme. Le but premier consiste à veiller à ce que le GPM Mécanicien de bord demeure viable et sain à long terme.

Au moment d'entamer la phase 2, nous croyons que les mécaniciens de bord auront davantage de synergie et de cohésion avec leurs collègues chargés de l'entretien des aéronefs. Après 2015, nous prévoyons faire en sorte que les mécaniciens de bord demeurent un GPM autonome, dont les membres iront du grade de soldat à celui de sergent, et qu'ils jouissent de possibilités de promotion au grade d'adjudant entraînant un reclassement au GPM Surintendant de l'entretien des aéronefs.

Pour assurer la diversité de l'expérience en entretien nécessaire pour suivre ce parcours, les mécaniciens de bord verront leurs possibilités de progrès s'améliorer, au fil des ans, par un échange périodique d'emplois à des postes d'entretien jusqu'au grade de sergent. Le parcours de carrière du mécanicien de bord ne sera donc plus limité aux opérations de vol, ce qui lui donnera davantage de souplesse en emploi, ainsi que de meilleures chances de planifier sa carrière et de progresser en grade.

L'état final ne sera pas atteint du jour au lendemain, mais nous avons maintenant une vision à long terme claire du GPM Mécanicien de bord, qui peut s'enorgueillir de son long et illustre passé dans la Force aérienne et qui continuera à jouer un rôle crucial dans les opérations de la FA.

CFS Alert welcomes Globemaster III

From 1 Canadian Air Division

A new snowbird has been seen at CFS Alert. A CC-177 Globemaster III from 429 (Transport) Squadron Trenton conducted its first flight to the most northerly, permanently inhabited location in the world April 14.

The crew, led by aircraft commander Major Jean Maisonneuve of the Transport and Rescue Standardization and Evaluation Team at 8 Wing Trenton, brought the aircraft in just before 8:30 a.m. local time and was greeted by Alert CO Major Steve Power.

The CC-177 Globemaster III, which came into service in the CF in 2007/2008, is used for a wide range of strategic and tactical missions by Canada's Air Force. It provides rapid delivery of everything from troops through cargo to oversized combat equipment throughout Canada and anywhere else in the world.

"This flight assures greater ability to operate in and resupply the far North," said Defence Minister Peter MacKay. "The CC-177s have proven their strategic value to the Canadian Forces over and over again, first internationally and now domestically."

CFS Alert provides support to Environment Canada and Arctic researchers, and maintains signals intelligence facilities, and geolocation and high-frequency and direction-finding facilities, in support of search and rescue and other operations.

The first Air Force crew to land the giant airlifter at CFS Alert.

Le premier équipage de la Force aérienne à avoir posé le gigantesque avion de transport à la SFC Alert.

La SFC Alert accueille un Globemaster III

Par la 1re Division aérienne du Canada

On a aperçu un nouvel oiseau des neiges à la station des Forces canadiennes Alert. Le mercredi 14 avril, un CC-177 Globemaster III du 429e Escadron de transport, basé à Trenton, a effectué son premier vol vers le lieu habité en permanence le plus au nord du monde.

L'équipage, mené par le Major Jean Maisonneuve, commandant d'aéronef de l'Équipe d'évaluation et de normalisation du transport et du sauvetage, basée à la 8e Escadre Trenton, en Ontario, a posé l'aéronef peu avant 8 h 30, heure locale, et a été accueilli par le Maj Steve Power, commandant de la SFC Alert.

Le CC-177 Globemaster III, utilisé depuis 2007-2008 par les FC, sert dans le cadre d'un grand nombre de missions stratégiques et tactiques de la Force aérienne du Canada. Il permet autant le déploiement rapide et stratégique de soldats que le transport de matériel de combat volumineux partout au Canada, ainsi que dans le monde entier.

« L'appareil se prête mieux que n'importe quel autre aux opérations dans le Grand Nord et au réapprovisionnement de cette région », dit Peter MacKay, ministre de la Défense nationale. « L'utilité stratégique du CC-177 pour les FC a été établie à de nombreuses reprises, d'abord à l'étranger, maintenant au pays. »

La SFC Alert soutient Environnement Canada et les chercheurs en Arctique. On y trouve des installations de renseignement sur les transmissions, de géolocalisation, de haute fréquence et de radiogoniométrie à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage, entre autres.

A CC-177 Globemaster III lands at CFS Alert April 14, the first time the aircraft had flown to Alert.

Le 14 avril 2010, un CC-177 Globemaster III atterrit pour la première fois à la SFC Alert.

On the Internet and Intranet | Sur Internet et l'intranet

www.airforce.gc.ca www.forceaerienne.gc.ca
http://airforce.mil.ca

April 13 avril

"Vimy Ridge made Canada a nation."

« La bataille de la crête de Vimy a fait du Canada un pays. »

April 13 avril

NATO's largest offensive yet.

La plus grande offensive de l'OTAN jusqu'à présent.

April 14 avril

NORAD commander receives Canadian Meritorious Service Cross.

La Croix du service méritoire (division militaire) canadienne attribuée au commandant du NORAD.

People at work

Second World War veteran John Newell was one of thousands of Canadians who braved bone-chilling weather and drizzling rain in Ottawa April 9 to commemorate "The End of an Era" – the passing of John "Jack" Babcock, Canada's last known First World War veteran, and the 93rd anniversary of the Battle of Vimy Ridge.

Mr. Newell was a pilot instructor with the British Commonwealth Air Training Plan and has a special connection to the Battle of Vimy Ridge. He says he is the "only Canadian" who can wear two Vimy Pilgrimage medals on parade. He attended the unveiling of the Canadian National Vimy Memorial in France in 1936 as a young boy, with his parents, and returned there in 2007.

"Vimy Ridge made Canada a nation in the eyes of the rest of the world," he said after the ceremony.

Nos gens au travail

John Newell, ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, faisait partie des milliers de Canadiens qui ont affronté le temps glacial et la bruine, à Ottawa, le 9 avril, afin de souligner la fin d'une époque, soit le décès de John « Jack » Babcock, dernier ancien combattant de la Première Guerre mondiale, et le 93e anniversaire de la bataille de la crête de Vimy.

M. Newell a agi à titre d'instructeur de vol dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Or, il a un lien particulier avec la bataille de la crête de Vimy. Il affirme être le seul Canadien à pouvoir porter deux médailles de pèlerinage à Vimy lors des défilés. En effet, il a participé au dévoilement du Monument commémoratif du Canada à Vimy, en France, en 1936, quand il était jeune garçon, et il y est retourné en 2007.

« La bataille de la crête de Vimy a fait du Canada un pays aux yeux du reste du monde », a-t-il dit après la cérémonie.

ARMY

Sappers build bridges by hand

By Sgt Dan Milburn

CHILLIWACK, B.C. — When the Army needs to move troops and equipment across a body of water or deep gorge—with no bridge in sight—they call upon engineers to erect a medium girder bridge (MGB).

An MGB is a lightweight, portable bridge that can be assembled with no heavy equipment. A crew of 24 soldiers is ideal for assembling an MGB, but as few as 10 can have a bridge up and working in less than three hours. 1 Combat Engineer Regiment (1 CER) personnel put their skills to the test when they built an MGB in a small area during Exercise SKILLED SAPPER.

"This site is a difficult build simply because there is a bit of a restriction," said 1 CER bridge commander Sergeant Terry Vandenberghe.

With little room to manoeuvre, the engineers unloaded bridge sections from pallets as soon as the heavy logistic Avehicles wheeled (HLVWs) dropped them off. Each HLVW was equipped with a pallet loading system that delivered pallets as required.

"There's not a whole lot of space where we can work and are able to lay out pallets," Sgt Vandenberghe said. "Because of that, we've had to get creative – call up pallets one or two at a time, and arrange them so we can manoeuvre in the area safely."

Once unloaded, the empty pallets were picked up and removed and a new load was brought in. When construction starts, only the bridge commander talks on the build, as the team sections move to quickly and safely complete their tasks.

"We've had to get creative – call up pallets one or two at a time, and arrange them so we can manoeuvre in the area safely."

— Sgt Terry Vandenberghe

The troops were divided into three sections: right side, left side and centre. Appointed section commanders were responsible for ensuring the task got done.

Each section worked as a team to move the heavy bridge pieces and slide them into place, one 1.83-metre-long bay at a time. Top panels were pinned together to create two girders, which were then joined at each end by a bank seat beam to create a rigid framework for the bridge.

The MGB parts are made from zinc, magnesium and aluminum alloy. All but three parts of the MGB weigh less than 200 kg and can be handled by as few as four soldiers, allowing for a very strong but lightweight bridge to be built very easily. A 31-metre-long, single-span bridge can support up to 70 tonnes.

MGB units are easily transported and can be adapted for most tactical bridging requirements. Most NATO countries use the MGB, including the Netherlands, the UK and the US.

PHOTO: SGT DAN MILBURN

Members of 1 CER lift an MGB section into place during Ex SKILLED SAPPER.

Des militaires du 1 RGC soulèvent une partie du PM pendant l'ex SKILLED SAPPER.

Soldiers on Ex SKILLED SAPPER push the MGB across Brooks Creek.

Des militaires du 1 RGC poussent un PM d'une rive à l'autre du ruisseau Brooks, durant l'ex SKILLED SAPPER.

Des sapeurs construisent un pont à la main

Par le Sgt Dan Milburn

CHILLIWACK (Colombie-Britannique) — Lorsque les soldats de l'Armée de terre doivent traverser un cours d'eau ou une gorge profonde et qu'il n'y a pas de pont, ils font appel aux ingénieurs de l'Armée de terre pour que ceux ci construisent un pont moyen (PM).

Le PM est un pont portatif léger dont l'assemblage ne nécessite aucun équipement lourd. Une équipe de 24 soldats est idéale pour la construction, mais aussi peu que dix soldats suffisent pour en monter un en moins de trois heures. Les compétences en construction de ponts des soldats du 1er Régiment du génie de combat (1 RGC) ont été mises à l'épreuve lorsque ceux-ci ont assemblé un PM dans un espace restreint durant l'exercice SKILLED SAPPER.

« Il est difficile de construire un pont ici en raison des contraintes », affirme le Sergent Terry Vandenberghe, commandant du pont.

« Nous avons dû faire preuve d'imagination en prenant les palettes une ou deux à la fois et en les disposant de sorte que nous puissions travailler sans danger. »

— Sgt Terry Vandenberghe

Malgré qu'ils devaient travailler dans un espace restreint, les sapeurs ont rapidement déchargé les palettes contenant des parties du pont dès que les véhicules logistiques lourds à roues (VLLR) les apportaient. Ces derniers étaient équipés d'un système de chargement qui leur permettait de livrer des palettes au besoin.

« Nous n'avons pas beaucoup de place pour travailler ni où poser les palettes », dit le Sgt Vandenberghe. « Nous avons dû faire preuve d'imagination en prenant les palettes une ou deux à la fois et en les disposant de sorte que nous puissions travailler sans danger. »

Une fois les palettes déchargées, on les retirait de l'endroit, après quoi un nouveau chargement arrivait. Lorsque la construction commence, seul le commandant du pont a la parole. Quant à elles, les différentes sections de l'équipe s'emploient à remplir leurs tâches rapidement et en toute sécurité.

On a divisé les soldats en trois sections : côté droit, côté gauche et centre. On a aussi nommé des commandants de sections, qui devaient veiller à ce qu'on accomplisse le travail.

Les membres de chacune des sections ont travaillé en équipe pour transporter les pièces, qui mesurent 1,83 m, et les placer une à la fois. On a fixé les panneaux supérieurs ensemble pour créer deux poutres, dont on a joint les bouts au moyen d'une poutre d'assise de berge afin de créer une structure rigide sur laquelle installer le PM.

Les pièces du PM sont faites d'alliage de zinc, de magnesium et d'aluminium. Toutes, sauf trois, pèsent moins de 200 kg et quatre soldats suffisent à les transporter, ce qui permet de construire facilement un pont très solide mais léger. Un pont mesurant 31 mètres peut supporter jusqu'à 70 tonnes.

On peut transporter les pièces du PM facilement et on peut les adapter à la plupart des exigences relatives à la construction de ponts. La grande partie des pays membres de l'OTAN, dont la Grande-Bretagne, les Pays Bas et les États-Unis, se servent de PM.

Expert unit conducts quality control testing

By Sgt Katherine Greer-Hulme

CFB GAGETOWN — The Land Force Trials and Evaluation Unit (LFTEU) provides specialized land force trial expertise and unique support capabilities for Chief of the Land Staff and other CF agencies. When the Army introduces new or modified equipment, the LFTEU conducts impartial trials and evaluations on the equipment to ensure that the soldiers' operational concerns and recommendations are represented.

The work of the LFTEU is extremely important because it ensures that the equipment not only works but also meets the specifications in the contractual statement of requirements.

Captain Doug Levandier, deputy commanding officer of the LFTEU, is responsible for the daily operations of the unit. "Essentially, what we do is user trials," Capt Levandier says. "We provide an objective assessment of equipment that the Army is looking at bringing into service in the Army field force, and we represent the soldiers' needs. We test the equipment under operational conditions, or as close to [these] conditions, to ensure we deliver the best product possible ... in as timely a fashion as possible."

The unit often saves money and time for the Army. Identification of equipment deficiencies early in the procurement process enables the manufacturer to remedy the issue or deficiencies.

"We conduct tests to make sure that the manufacturers are providing the goods and that the goods do what they say they'll do," says Capt Levandier. "We'll then test again before we bring the equipment into service, so we are protecting the soldier and the Army as a whole.

"At LFTEU, one of our most critical aspects that we bring to a trial with respect to the collection of data is our imaging cell. We have two deployable trial support systems (DTSSs), which are state-of-the-art camera and video collection systems, that we can deploy anywhere in Canada or, indeed, the world, if need be. They're our primary means of collecting data in support of a trial."

Senior imagery technician Sergeant Ken Fenner runs the unit imagery section. "The imagery section within LFTEU is extremely important," he says. "You know the old saying, 'a picture is worth a thousand words.' Well, with our imagery, we are able to capture anything that [the manufacturers] need ... [and] anything that happens with the equipment that we are trialing."

Sgt Fenner is very proud of the LFTEU's work. "With LFTEU," he says, "what you have is the ability to see what the equipment is, take it to the troops, show the troops and get the troops to use it. Then we evaluate, based on what the troops are saying back to us. So, we have that one-on-one connection with the troops who are actually using the equipment in the field, where, normally, you would not."

LFTEU experts provide an honest, unbiased opinion of all new equipment for the Land Force based on trials conducted. Close co-operation with troops in the field allows the best possible equipment to be purchased. This ensures the safety, operational capabilities and readiness of Land Force soldiers.

PHOTO: CPL ALEXIS MORIN

LFTEU imagery section head Sgt Ken Fenner connects an Ethernet cable for data transfer to a DTSS.

Le Sgt Ken Fenner, responsable de la section de photographie et de vidéographie de l'UEEFT, branche un câble Ethernet pour transférer des données à un appareil déployable de soutien aux essais.

À l'avant-garde de la mise à l'essai

Par la Sgt Katherine Greer Hulme

BFC GAGETOWN (Nouveau-Brunswick) — L'Unité d'essais et d'évaluations de la Force terrestre (UEEFT) fournit de l'expertise en matière d'essais spécialisés et de capacités de soutien uniques au Chef d'état major de la Force terrestre ainsi qu'à d'autres groupes des FC. Lorsque l'Armée de terre adopte du nouvel équipement ou de l'équipement modifié, l'UEEFT effectue des essais et des évaluations impartiaux pour faire en sorte qu'on tienne compte des préoccupations opérationnelles et des recommandations des soldats.

Le travail de l'UEEFT est extrêmement important, car cette dernière veille non seulement à ce que l'équipement fonctionne, mais aussi à ce qu'il réponde aux caractéristiques décrites dans l'énoncé des besoins contractuel.

Le Capitaine Doug Levandier, commandant adjoint de l'UEEFT, veille au bon déroulement du travail quotidien de l'unité. « En principe, nous effectuons des essais auprès d'utilisateurs », explique le militaire. « Nous faisons une évaluation objective de l'équipement que l'Armée de terre souhaite mettre en service en campagne, tout en tenant compte des besoins des soldats. Nous testons l'équipement dans des conditions opérationnelles ou dans des conditions se rapprochant le plus possible de la réalité afin de livrer le meilleur produit possible de façon opportune. »

L'Unité permet souvent à l'Armée de terre d'économiser de l'argent et de gagner du temps. Détecter les défectuosités tôt dans le processus d'acquisition donne l'occasion aux fabricants de résoudre le problème.

« Nos tests visent à faire en sorte que les fabricants nous fournissent du matériel qui fonctionne comme il le doit », dit le Capt Levandier. « Puis, nous testons l'équipement encore avant de le mettre en service. Ainsi, nous protégeons le soldat et l'Armée de terre. »

« La section de photographie et de vidéographie de l'UEEFT est essentielle aux essais en ce qui a trait à la collecte de données », explique le Capt Levandier. « Nous avons deux appareils déployables de soutien aux essais. Il s'agit d'appareils de collecte de données dotés d'une caméra et d'une capacité d'enregistrement vidéo de pointe que nous pouvons déployer partout au pays, ou dans le monde, au besoin. C'est notre principal moyen de collecter des données. »

Le Sergent Ken Fenner, technicien en photographie et en vidéographie principal, est responsable de la section. « La section est extrêmement importante. Vous connaissez le proverbe "une image vaut mille mots"? » dit le Sgt Fenner. « Eh bien, nous sommes en mesure de capter tout ce dont ont besoin les fabricants et tout ce qui arrive à l'équipement que nous testons. »

Le Sgt Fenner est très fier de son travail à l'UEEFT. « À titre de membres de l'unité, nous avons l'occasion de voir l'équipement, de le livrer aux soldats, de le leur montrer et de leur permettre de l'utiliser », dit le militaire. « Ensuite, nous procédons aux évaluations en tenant compte de leurs commentaires. Nous entretenons donc un lien étroit avec les soldats qui utilisent l'équipement en campagne; normalement, ce n'est pas le cas. »

Les experts de l'UEEFT donnent une opinion honnête et impartiale de tout nouvel équipement de la Force terrestre selon les essais effectués. Une collaboration soutenue avec les soldats en campagne fait en sorte que l'on achète le meilleur équipement possible. Le processus permet d'assurer la sécurité des soldats, de leur fournir les ressources nécessaires et de maintenir leur disponibilité opérationnelle.

The DTSS includes a blast-resistant Mavinbance camera and a camera base enclosure, enabling it to get up close to explosions and film them where other cameras cannot.

L'appareil déployable de soutien aux essais est doté d'une caméra Mavinbance à l'épreuve des explosions, dont la base est protégée par un boîtier. L'appareil peut donc filmer des explosions de très près, là où d'autres caméras ne pourraient le faire.

NAVY

HMCS *Fredericton* turns for home

By Darlene Blakeley

After more than six months at sea, HMCS *Fredericton* is on her way home. The ship is expected to arrive in Halifax May 4, coinciding with the 100th anniversary of the Navy.

As part of her deployment on Operation SAIPH, a counter-piracy and counter-terrorism mission, HMCS *Fredericton* patrolled the Gulf of Oman, the Red Sea, the Arabian Sea, the Gulf of Aden and the waters off the coast of Somalia in an effort to improve regional security and promote a safe maritime environment for the tens of thousands of merchant vessels that pass through that strategic area every year.

"The last six months have been an incredible opportunity to showcase Canadian commitment to international security through our Navy's flexibility, the ship's and embarked helicopter's capabilities, and most importantly, the skill set and resourcefulness of a talented ship's company," says Commander Steven Waddell, *Fredericton*'s commanding officer. "We accomplished two very distinct and important missions: one, integrated with a NATO task group on a counter-piracy tasking, and the other, allied with coalition partners on a counter-terror mission. Both assignments were interesting and professionally rewarding."

Cdr Waddell admits the highlight of the mission for him was leading an "outstanding group of men and women" under the Canadian flag in the Navy's centennial year. "I think I'm most proud of the crew's commitment to service and the excellent morale they maintained while separated from their families and friends for six months," he says. "I reflect on the fact that two-thirds of *Fredericton*'s ship's company had never deployed on a six-month mission before. This is a success story because it shows that our recruiting efforts are working. With the experience [crew members] have gained on this varied and challenging deployment, the future Navy, and maritime air, are in good hands."

PO 1 Kathleen Brake and LS Stephen Sutherland go over a manifest for ship's parts while HMCS Fredericton is alongside in Jebel Ali, United Arab Emirates.

Le M 1 Kathleen Brake et le Mat 1 Stephen Sutherland examinent un manifeste à bord du NCSM Fredericton, à quai à Jebel Ali, aux Émirats arabes unis.

During her deployment, *Fredericton*'s activities included assisting container ship MV *Kota Wajar* immediately following its release from pirate captivity, intercepting suspected pirate skiffs and responding to terrorist threats.

Following her return, the ship's company will head off on post-deployment leave until early June before rejoining the Atlantic fleet in preparation for the multinational exercise HALCYON RENDEZVOUS, and the International Fleet Review in late June. In early autumn, *Fredericton* is expected to deploy to the Great Lakes to promote the Navy and support recruiting efforts in Quebec and Ontario.

Le NCSM *Fredericton* rentre au bercail

Par Darlene Blakeley

Après avoir passé plus de six mois en mer, le NCSM *Fredericton* rentre au port. Le navire devrait arriver à Halifax le 4 mai, ce qui coïncide avec le centenaire de la Marine.

Pendant son déploiement dans le cadre de l'opération SAIPH, mission de lutte contre la piraterie et le terrorisme, le NCSM *Fredericton* patrouillait dans le golfe d'Oman, la mer Rouge, la mer d'Oman, le golfe d'Aden et les eaux le long de la côte de la Somalie. Il avait pour tâches d'accroître la sécurité dans la région et de favoriser l'établissement d'un milieu maritime sûr pour les milliers de navires marchands qui passent par cette région stratégique tous les ans.

« Au cours des six derniers mois, nous avons eu l'occasion incroyable de faire connaître l'engagement du Canada en matière de sécurité internationale grâce à la souplesse de la Marine, aux capacités du navire et de son hélicoptère, et, surtout, aux compétences et à l'ingéniosité des membres expérimentés de l'équipage », explique le Capitaine de frégate Steven Waddell, commandant du *Fredericton*. « Nous avons accompli deux missions très distinctes et importantes. Dans le cadre de l'une d'elles, nous avons formé une coalition avec un groupe opérationnel de l'OTAN pour lutter contre la piraterie et, dans le cadre de l'autre, nous nous sommes alliés à des partenaires de coalition lors d'une opération de lutte contre le terrorisme. Les deux missions étaient intéressantes et satisfaisantes sur le plan professionnel. »

Le Capf Waddell ajoute que, pour lui, le point saillant de la mission était de se trouver à la tête d'une exceptionnelle équipe d'hommes et de femmes représentant le Canada, à l'occasion du centenaire de la Marine. « Je pense être surtout fier du dévouement des membres de l'équipage au service et de l'excellent moral qu'ils ont maintenu, bien que loin de leur famille et leurs amis pendant six mois, explique le Capf Waddell. D'autant plus que les deux tiers des membres de l'équipage du *Fredericton* n'avaient jamais participé à une mission de six mois. Or, notre réussite montre que nos efforts de recrutement sont fructueux. Grâce à l'expérience que les membres de l'équipage ont acquise dans le cadre de cette mission variée et difficile, l'avenir de la Marine et de l'aéronavale est en de bonnes mains. »

Au cours de son déploiement, le *Fredericton* a porté secours au porte-conteneurs NM *Kota Wajar* immédiatement après qu'il eut été libéré par les pirates, il a intercepté des embarcations de pirates suspectes et a réagi à des menaces terroristes.

À son retour, l'équipage aura droit à un congé jusqu'au début juin, où le navire se joindra à la flotte de l'Atlantique en vue de l'exercice multinational HALCYON RENDEZVOUS et de l'examen international de la flotte à la fin juin. Au début de l'automne, le *Fredericton* devrait naviguer dans les Grands Lacs pour faire connaître la Marine et appuyer ses mesures de recrutement au Québec et en Ontario.

Fun facts

- **Distance travelled**: 37 000 nautical miles (67 000 km)
- **Water consumed**: 3 675 000 litres
- **Mail received**: 442 bags (6 570 kg)
- **Bacon eaten**: 2 540 kg
- **Eggs eaten**: 7 600 dozen
- **Milk consumed**: 17 000 litres
- **Bread eaten**: 10 900 loaves

Des chiffres impressionnants :

- **Distance parcourue** : 37 000 milles marins (67 000 km)
- **Eau consommée** : 3 675 000 litres
- **Courrier reçu** : 442 sacs (6 570 kg)
- **Bacon mangé** : 2 540 kg
- **Œufs mangés** : 7 600 douzaines
- **Lait consommé** : 17 000 litres
- **Pains mangés** : 10 900

The boarding party from HMCS Fredericton investigates a suspicious skiff in the Gulf of Aden during the ship's deployment on Op SAIPH.

L'équipe d'arraisonnement du NCSM Fredericton mène une enquête à bord d'une embarcation suspecte dans le golfe d'Aden pendant l'op SAIPH.

New naval display buses designed to attract recruits

By Darlene Blakeley

In an effort to help address the shortage of sailors in the Navy, one of three new Navy display buses (NDBs) was unveiled April 7 during a brief ceremony in Ottawa.

Designed to enhance the Navy's attraction and recruitment efforts, the three NDBs will be assigned to operate in the Ontario, Quebec and Prairie regions, joining the Navy's two NDBs already positioned in Halifax and Esquimalt.

The NDBs represent a joint effort between DND and Public Works and Government Services Canada, along with international and local industries including Daimler Mercedes-Benz of Germany, Dymech Engineering Inc. of Greely, Ont., and Southwood Graphics of Mississauga, Ont.

"This is an entirely collaborative way for us to address a problem," said Chief of the Maritime Staff Vice-Admiral Dean McFadden just before he toured the new bus. "We've seen the size of the Navy get smaller in the last few years. That's an understandable consequence of our focus being on Canada's most important mission in Afghanistan. We dug a hole in the size of the Navy. We did it one shovelful at a time; we're going to fill that in one shovelful at a time."

The new 13.7-m highway coaches are rolling billboards with interiors housing a series of interactive, technologically advanced computer systems designed to demonstrate the Navy and its employment opportunities to Canadians across the country. While looking to attract and recruit another 1 100 sailors this fiscal year, the Navy is particularly focussed on recruiting personnel into naval technical trades such as naval engineering officers, marine engineers and naval electronics technicians.

The Navy, working with CF Recruiting Group and Public Affairs, has set out to specifically target the personnel shortfall, using the NDBs to effectively communicate with young Canadians "so they understand what an absolutely exciting, enjoyable, necessary line of work they can get into," explained VAdm McFadden.

De nouveaux autobus pour attirer les recrues

Par Darlene Blakeley

L'un des trois nouveaux autobus de promotion de la Marine a été inauguré lors d'une brève cérémonie tenue à Ottawa, le 7 avril. Il s'agit d'un outil pour pallier la pénurie de militaires dans la Marine.

Conçus pour soutenir les mesures de promotion et de recrutement de la Marine, ces trois autobus seront affectés aux régions de l'Ontario, du Québec et des Prairies, s'ajoutant à ceux qui se trouvent déjà à Halifax et à Esquimalt.

Les autobus de promotion de la Marine sont un projet du ministère de la Défense nationale et du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, en collaboration avec des entreprises étrangères et canadiennes, dont Daimler Mercedes-Benz de l'Allemagne, Dymech Engineering Inc. de Greely, en Ontario, et Southwood Graphics de Mississauga, également en Ontario.

« Il s'agit d'un moyen de régler un problème grâce à la collaboration », a dit le Vice-amiral Dean McFadden, chef d'état-major de la Force maritime, juste avant de visiter le nouvel autobus. « Nous avons vu le personnel de la Marine diminuer au cours des dernières années. Il s'agit d'une conséquence compréhensible de la priorité accordée à la mission en Afghanistan, la plus importante pour le Canada. Nous avons gruge l'effectif de la Marine; nous allons donc combler ce vide progressivement. »

Les nouveaux autocars de 13,7 m sont des panneaux publicitaires sur roues dotés de nombreux systèmes informatiques interactifs à la fine pointe de la technologie, visant à faire valoir la Marine et ses possibilités d'emploi aux Canadiens et aux Canadiennes de tout le pays. Ayant pour objectif d'attirer et de recruter 1 100 marins de plus au courant du présent exercice financier, la Marine cherche en particulier à recruter du personnel dans les metiers techniques, comme les officiers de génie maritime, les mécaniciens de marine et les électroniciens navals.

La Marine, en collaboration avec le Groupe de recrutement et les Affaires publiques des FC, souhaite s'attaquer principalement au manque de marins. Elle se servira d'autobus de promotion afin de communiquer efficacement avec les jeunes Canadiens et Canadiennes « afin qu'ils comprennent les possibilités d'emploi absolument emballantes, agréables et nécessaires qui s'offrent à eux », explique le Vam McFadden.

CMP Milan Matter Semianiw (left), ADMPA Josée Touchette and CMS vAdm Dean McFadden attended the April 7 unveiling of the new Navy display bus in Ottawa.

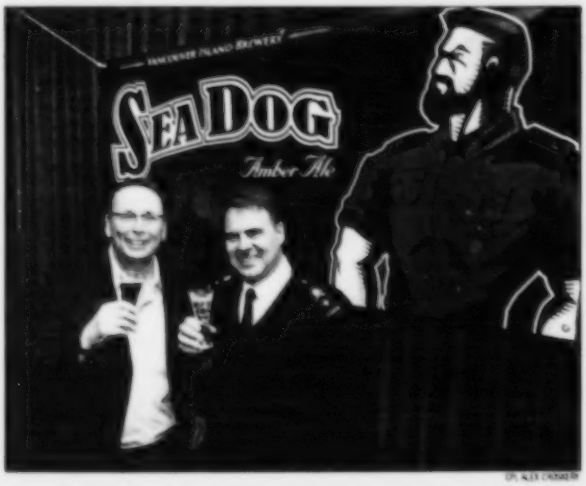
Le Major général Walter Semianiw (à gauche), chef du personnel militaire, Mme Josée Touchette, sous-ministre adjointe (Affaires publiques), et le Vice-amiral Dean McFadden, chef d'état-major de la Force maritime, ont assisté au dévoilement du nouvel autobus de promotion de la Marine à Ottawa, le 7 avril.

A toast to the Navy!

Jim Dodds (left), general manager of Vancouver Island Brewery, and Cmdre Ron Lloyd, Commander Canadian Fleet Pacific, toast a signature beer called "Sea Dog Amber Ale", brewed specifically to honour the Navy's centennial. The beer's label incorporates navy blue and a burly sailor overlooking a Canadian frigate sailing the Strait of Juan de Fuca with the Olympic Mountains on the horizon. Sea Dog is available in government and private liquor stores, bars and pubs throughout Vancouver Island and on British Columbia's Lower Mainland.

Un toast en l'honneur de la Marine!

Jim Dodds (à gauche), directeur général de la brasserie Vancouver Island Brewery, et le Commodore Ron Lloyd, capitaine de frégate de la Flotte canadienne du Pacifique, lèvent un verre de Sea Dog, bière ambrée fabriquée en l'honneur du centenaire de la Marine. L'étiquette bleu marine montre un marin de forte carrure observant une frégate canadienne naviguer dans le détroit de Juan de Fuca, les monts Olympic à l'horizon. La Sea Dog est vendue dans des magasins d'alcool gouvernementaux et privés, ainsi que dans des bars et des brasseries dans l'île de Vancouver et dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.



Recovery

By Cpl Bill Gomm

WINNIPEG — "Recovery in the Reserves is a specialized course," said Sergeant Dwight Anderson, 17 (Winnipeg) Service Battalion (Svc Bn) maintenance sergeant.

38 Canadian Brigade Group's (38 CBG's) Combat Service Support Tactical Group (CSS TG) took part in Exercise ROLLING DART in early spring around Lake Winnipeg's provincially maintained ice roads.

During the road move to the bivouac, a light support vehicle wheeled (LSVW) got stuck in the deep snow next to the highway.

Sgt Anderson was the only member on the exercise qualified in recovery operations, so he immediately went to work deciding to use an alternate recovery technique.

"I used front-end recovery with the nose of the wrecker instead of a typical rear chain-pull so that I could keep full control of the situation from the driver's seat [of the LSVW], while the recovery was in progress," he said.

Before the recovery, Sgt Anderson directed the lead and rear vehicles to park on the highway for traffic control, keeping passersby out of the recovery area.

Once the area was secure, a heavy chain was hooked up between the front pintle hook of the heavy logistics vehicle wheeled (HLVW) wrecker and one of the tow hooks on the front of the LSVW. From the cab of the stuck LSVW, Sgt Anderson directed Corporal Devon Sexstone, the mobile support equipment operator with 17 (Winnipeg) Svc Bn who was driving the wrecker, to begin backing up.

At first, the LSVW wouldn't budge. Once Sgt Anderson gained sufficient traction with the help of the HLVW, he was able to drive the LSVW out of the ditch.

"The recovery went well," Sgt Anderson said. "Overall, it was a very simple recovery ... you need to keep control over these things so they don't go astray on you."

Not many soldiers hold the recovery qualification within the Army Reserve. "In general," said Master Warrant Officer Paul Desrosiers, G4 Maintenance for 38 CBG, "the only recovery-qualified personnel within the Reserves are those with past Regular Force experience ... they have been previously trained at the CF School of Electrical and Mechanical Engineering at Canadian Forces Base Borden."

Currently, the Recovery Course is four to five weeks long and includes Qualification Levels 3, 4 and 5 (Developmental Period 1-2). Reserve vehicle technician training is being rewritten. Starting in 2011, the Recovery Course will be part of the core Developmental Period 2 training.

PHOTO: CPL BILL GOMM

Cpl Devon Sexstone turns the HLVW wrecker around on the highway under the direction of Sgt Dwight Anderson.

Dirigé par le Sgt Dwight Anderson, le Cpl Devon Sexstone fait demi-tour à bord du VLLR servant de dépanneuse.

Sgt Dwight Anderson inserts the cotter pin into the pintle hook after attaching a towing chain to the front of the HLVW wrecker.

Le Sgt Dwight Anderson insère la goupille fendue dans le crochet d'attelage après avoir attaché une chaîne de traction à l'avant de la dépanneuse VLLR.

Des compétences qui peuvent nous sortir du pétrin

Par le Cpl Bill Gomm

WINNIPEG — « Dans la Reserve, la récupération fait l'objet d'un cours spécialisé », dit le Sergent Dwight Anderson, responsable de l'entretien au 17e (Winnipeg) Bataillon des services.

Tôt, au printemps, le Groupe tactique de soutien logistique du combat du 38e Groupe brigade du Canada (38 GBC) a participé à l'exercice ROLLING DART sur les routes de glace du lac Winnipeg, qui sont entretenues par le gouvernement provincial.

Pendant le trajet jusqu'au bivouac, un véhicule de soutien léger à roues (VSLR) s'est enlisé dans la neige profonde en bordure de la route.

Le Sgt Anderson était la seule personne présente formée pour effectuer des opérations de récupération. Il s'est donc mis au travail immédiatement en optant pour une technique de récupération qui sort un peu de l'ordinaire.

« J'ai décidé d'utiliser le train avant de la dépanneuse plutôt que de tirer le véhicule de l'arrière avec une chaîne, afin de pouvoir mieux diriger l'opération de récupération au volant du VSLR », explique-t-il.

Avant la récupération, le Sgt Anderson a demandé aux conducteurs des véhicules qui ouvraient et qui fermaient le convoi de se garer sur la route afin de diriger la circulation et d'éloigner les passants de la zone de récupération.

Une fois la zone devenue sûre, on a attaché une grosse chaîne au crochet d'attelage avant du véhicule logistique lourd à roues (VLLR) servant de dépanneuse et à l'un des crochets de dépannage à l'avant du VSLR. Dans la cabine du VSLR, le Sgt Anderson a demandé au Caporal Devon Sexstone, chauffeur de matériel roulant du 17e (Winnipeg) Bataillon des services, qui conduisait la dépanneuse, de commencer à reculer.

Au début, le VSLR ne bougeait pas, mais une fois que le Sgt Anderson a pu obtenir suffisamment de traction avec l'aide du VLLR, il a réussi à sortir le VSLR du fossé.

« La récupération s'est bien déroulée, explique le Sgt Anderson. En gros, c'était une opération très simple, mais il faut rester maître de ce genre de situations pour éviter qu'elles ne tournent mal. »

Peu de réservistes de l'Armée de terre ont les compétences nécessaires en matière de récupération. « En général, les seuls qui sont aptes à faire de la récupération dans la Reserve sont ceux qui ont déjà fait partie de la Force régulière. Ces personnes ont reçu une instruction à l'École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes à la BFC Borden », explique l'Adjudant maître Paul Desrosiers, G4 Maintenance du 38 CBG.

In the LSVW, Sgt Dwight Anderson controls its recovery while Cpl Devon Sexstone pulls it out of the snow with an HLVW wrecker.

Le Sgt Dwight Anderson dirige l'opération de récupération à bord du VSLR pendant que le Cpl Devon Sexstone sort le véhicule de la neige à l'aide d'une dépanneuse VLLR.

À l'heure actuelle, l'instruction en matière de récupération s'étend sur quatre ou cinq semaines, et comprend les niveaux de qualification 3, 4 et 5 (phases préparatoires 1-2). L'instruction des techniciens de véhicules de la Reserve fait actuellement l'objet d'une révision. À compter de 2011, l'instruction portant sur la récupération fera partie de la phase préparatoire de base 2.

Paintings find home at Royal Military College

RMC Kingston has opened its doors to a Year of the Veteran project that resonates.

F.A. (Tex) Dawson served with 7th Medium Regiment, Royal Canadian Artillery, in northwest Europe during the Second World War. In 2005, when Mr. Dawson learned the year had been declared Year of the Veteran, the Montréal-based artist decided he would undertake a series of oil paintings of cenotaphs from throughout Canada as both a tribute and personal commemoration.

"I really just enjoy painting," he said. "I did think of my brother while I was painting them. He died in the war – one reason I painted them for Year of the Veteran."

The 31 paintings, depicting war memorials in Atlantic Canada, Quebec and Ontario, have a permanent home in the Currie Building at RMC. Museum Committee chairman and Emeritus Department of Mechanical Engineering professor Jack Pike introduced Mr. Dawson and his works at the April 7 inauguration of the exhibit in Baronial Hall.

"These paintings bring the remembrance of service and sacrifice to the forefront," Mr. Pike said. "They are significant in this setting, and we are delighted to have them here."

Without requested funding from Veterans Affairs Canada or corporate sponsorship, Mr. Dawson could paint his own way only from Atlantic Canada through Quebec to Ontario. He hopes to add paintings of cenotaphs in western Canada in the future.

He offered the paintings to government and veterans groups but none were interested. But RMC Museum curator Ross McKenzie told him the college would gladly take them.

"I thank the college for accepting the paintings," Mr. Dawson said.

The paintings are a significant representation of the service and sacrifice made by Canadian military men and women. As a CF academic centre, RMC Kingston is a perfect spot for the exhibit. The monuments portrayed represent sacrifices that will never be forgotten.

"I can't think of a better place to put them," said college commandant Commodore William Truelove. "These memorials represent what we at the college signed up to do, and I can think of no better way to communicate that to our cadets, who are the future leaders of the Canadian Forces."

Une nouvelle acquisition pour le Collège militaire royal

Le CMR de Kingston s'est prêté à un projet soulignant l'Année de l'ancien combattant.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, F.A. (Tex) Dawson faisait partie du 7e Régiment d'artillerie moyenne de l'Artillerie royale canadienne, dans le nord-ouest de l'Europe. En 2005, lorsqu'il a appris qu'on célébrait l'Année de l'ancien combattant, l'artiste de Montréal a décidé de créer une série d'huiles sur toile de cénotaphes de partout au Canada, à la fois en guise d'hommage et de commémoration personnelle.

« J'adore peindre. En exécutant ces toiles, je pensais à mon frère, qui a perdu la vie à la guerre. C'est l'une des raisons qui ont motivé mon projet. »

Les 31 tableaux, qui reproduisent des monuments de guerre du Canada atlantique, du Québec et de l'Ontario, ont trouvé preneur : ils seront exposés à l'immeuble Currie, au Collège militaire royal (CMR). Jack Pike, président du comité du musée et professeur émérite du Département de génie mécanique, a présenté M. Dawson et ses œuvres le 7 avril, pendant l'inauguration de l'exposition dans la salle Baronial.

« Ces œuvres rappellent le souvenir du service et des sacrifices consentis, explique M. Pike. Elles prennent tout leur sens dans ce cadre, et nous sommes heureux de les présenter ici. »

N'ayant pas obtenu les fonds demandés d'Anciens Combattants Canada et d'entreprises commanditaires, M. Dawson n'a pu peindre que les cénotaphes du Canada atlantique, du Québec et de l'Ontario. Il espère pouvoir ajouter plus tard à sa série des cénotaphes de l'Ouest canadien.

Il a proposé ses tableaux au gouvernement et à des groupes d'anciens combattants, mais personne n'en a voulu. Cependant, Ross McKenzie, conservateur du musée du CMR, lui a fait savoir que le collège les accepterait avec plaisir.

« Je remercie le collège d'avoir accepté mes œuvres », répond M. Dawson.

Les peintures saisissent bien le service et les sacrifices consentis par les militaires canadiens, hommes et femmes. En tant que centre de formation des FC, le CMR de Kingston est l'endroit idéal où tenir l'exposition. Les monuments reproduits rappellent des sacrifices à jamais gravés dans notre mémoire.

« Je ne peux imaginer un meilleur endroit où les exposer », ajoute le Commodore William Truelove, commandant du collège. « Ces monuments commémoratifs représentent ce que nous, au collège, nous sommes engagés à faire. Il n'y a pas de meilleur moyen, à mon sens, de communiquer ce message aux cadets, les futurs dirigeants des Forces canadiennes. »

Second World War veteran F.A. Dawson stands with one of his cenotaph paintings.

F.A. Dawson, ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, devant l'une de ses œuvres illustrant un cénotaphe.

All-day flight is no April Fool's joke

By Sgt Stephen Decatur

AFGHANISTAN — It was no joke on April Fools' Day when Joint Task Force – Afghanistan (JTF-Afg) Air Wing gave the Air Force a birthday present in the form of a new personal best. The CU-170 Heron unmanned aerial vehicle (UAV) broke the record for the longest Canadian UAV flight by staying aloft for almost 25 hours. The flight was also one of the longest unrefueled flights in the history of the Canadian Air Force, according to JTF-Afg Air Wing CO Colonel Christian Drouin.

The aircraft provided surveillance for 24 hours before landing, refitting and going back into action in under three hours. The ground crews—pilots and intelligence analysts—rotated to keep fresh eyes on the battlefield, said UAV pilot Captain Kenneth Jones.

The Heron replaced the CU-161 Sperwer UAV in 2009 to meet a growing demand for UAV support. "The Heron is like Big Brother watching over our troops on the ground," Col Drouin said.

The Heron, whether investigating suspicious activity or watching soldiers' backs, can ultimately turn the tide in life-and-death situations, said Major Jeff Davis, commander of the Heron detachment.

Un vol d'une journée complète, et ce n'est pas un poisson d'avril

Par le Sgt Stephen Decatur

AFGHANISTAN — Le 1er avril, l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan a offert un cadeau d'anniversaire à la Force aérienne, cadeau qui a pris la forme d'un nouveau record. Le véhicule aérien télécommandé CU-170 Heron a battu le record du plus long vol effectué par un UAV canadien en restant dans les airs près de 25 heures. Ce vol constituait également l'un des plus longs sans ravitaillement de l'histoire de la Force aérienne canadienne, selon le Col Christian Drouin, commandant de l'Escadre aérienne de la FOI-Afg.

L'aéronef a effectué de la surveillance pendant une période complète de 24 heures avant d'atterrir. Une fois au sol, les réparations qui s'imposaient ont été effectuées et il est retourné dans les airs moins de trois heures plus tard. Le personnel de piste, comprenant des pilotes et des analystes du renseignement, a effectué une rotation pendant la mission pour veiller à ce que les membres du personnel qui examinaient le champ de bataille soient bien reposés, explique le Capitaine Kenneth Jones, pilote d'UAV.

Le Heron a remplacé l'UAV CU-161 Sperwer en 2009 pour répondre à la demande croissante de soutien au moyen d'UAV. « Le Heron, c'est comme un grand frère qui surveille nos hommes sur le terrain », explique le Col Drouin.

Qu'il s'agisse d'enquêter sur des activités suspectes ou de surveiller les arrières de nos militaires, cette capacité peut, en définitive, changer le cours des choses dans des situations de vie ou de mort, explique le Major Jeff Davis, commandant du détachement des Heron.

CISM fencers warm up in Texas

The last weekend in March saw 10 members of the CISM fencing program travel to Dallas, Tex., to participate in North American Cup (NAC) Division II & III fencing competitions.

These events draw at least 1 000 fencers from across Mexico, Puerto Rico and the US, and a few from Europe. The venues are usually convention centres offering more than 35 fencing strips and many equipment vendors. The atmosphere is one of excitement, energy and challenge, making these events perfect venues in which Canadian fencers can prepare for international competition.

Striking gold

Royal Military College varsity fencing alumni Captain Marilyne Lafortune and Capt Natalie Jones, from CFB Trenton, and CFB Kingston's Sub-Lieutenant Chantel Helwer, made up the women's sabre team. Ranking second after the individual competition, the team defeated the third-ranked University of Florida B team 45–42. That win advanced the women to the gold-medal match against the University of Florida A team. The US team pushed hard, keeping the score tight, but the CF team's Capt Jones responded with calm, focussed attacks that resulted in a 45–31 victory and the gold.

Novices gain experience

Officer Cadets Nicholas Goulet, Michelle Guertin, Emma McDaniel and Nicky Sapera approached their debut on the NAC circuit with two goals in mind: to focus on problem-solving each combat hit by hit, bout by bout, and to take on as many untried fencers as possible over the course of the day.

Because the World Championships in Venezuela is a round-robin event involving about 25 countries, entrants use the NAC to climb the ranks of athletes.

OCdt McDaniel did just that, emerging from a field of 106 fencers with the bronze medal. The next day, OCdt Goulet finished in 7th place, and OCdts Guertin and Sapera finished 38th and 41st, respectively.

Over the course of the four-day competition, Canada's military fencers gained experience and promising results, and respect and appreciation for their service to Canada. By the end of the tournament, many supporters—other fencers, parents, coaches and referees—were cheering for Team Canada. It was satisfying for the athletes to receive acknowledgement for their military service, and a testament to "Friendship through Sport" – the CISM motto.

Collective effort, common goal

CISM fencers are highly dedicated, disciplined and driven, as are the staff that support them. These athletes finance their own training, equipment and competition costs, always working toward representing Canada on the world stage.

They spend hours on personal fitness, individual lessons and bouting to prepare for opportunities such as the World Championships. Given operational requirements such as deployments, training and unit demands, it's remarkable that it all comes together and a team is selected.

The CISM Fencing Program would like to thank all CF bases and units, especially RMC Kingston, for their support through approving the participation of these athletes at the World Championships.

The CISM team has just competed at the 42nd World Military Fencing Championships, held April 23–28 in La Guaira, Venezuela.

Des escrimeurs du CISM s'entraînent au Texas

À la fin mars, dix participants au programme d'escrime du CISM se sont rendus à Dallas, au Texas, pour participer à des compétitions d'escrime de division II et III de la Coupe de l'Amérique du Nord (NAC).

Pas moins de 1 000 escrimeurs du Mexique, de Puerto Rico et des États-Unis et quelques-uns d'Europe participent à ces compétitions, qui ont habituellement lieu dans des centres de conférence où il y a plus de 35 tapis d'escrime et de nombreux vendeurs d'équipement d'escrime. L'enthousiasme, l'énergie et l'esprit de compétition y sont tous palpables, faisant ainsi de ces rencontres l'occasion idéale pour les escrimeurs canadiens de s'entraîner en vue de compétitions internationales.

Médaillées d'or

L'équipe sabre féminine était composée des Capitaines Marilyne Lafortune et Natalie Jones, de la BFC Trenton, anciennes escrimeuses du Collège militaire royal du Canada, ainsi que de l'Enseigne de vaisseau de 1re classe Chantel Helwer, de la BFC Kingston. Se classant au deuxième rang à la fin de la competition individuelle, l'équipe a vaincu l'équipe B de l'Université de la Floride, qui était au troisième rang, 45 à 42. Cette victoire a permis aux femmes d'affronter l'équipe A de l'Université de la Floride en finale. L'équipe états-unienne a travaillé d'arrache-pied, gardant le pointage serré, mais la Capt Jones de l'équipe des FC répondait avec des attaques calmes et ciblées, qui ont mené à une victoire de 45 à 31 et ont permis à l'équipe de remporter la médaille d'or.

Les novices acquièrent de l'expérience

Les Élèves-officiers Nicholas Goulet, Michelle Guertin, Emma McDaniel et Nicky Sapera avaient deux objectifs en tête lorsqu'ils ont participé à leur première compétition de la NAC : se concentrer sur la résolution de problèmes de combat, coup par coup, assaut par assaut, et affronter le plus grand nombre possible de nouveaux escrimeurs au cours de la journée.

Étant donné que le Championnat mondial militaire d'escrime au Venezuela est un tournoi en étapes auquel prennent part environ 25 pays, les participants utilisent la NAC comme moyen d'améliorer leur classement.

C'est exactement ce que l'Élof McDaniel a fait : elle a remporté la médaille d'or, devançant les 105 autres escrimeurs. Le lendemain, l'Élof Goulet a terminé au septième rang, tandis que les Élofs Guertin et Sapera se sont classés aux 38e et 41e rangs, respectivement.

Pendant la compétition de quatre jours, les escrimeurs militaires canadiens ont acquis de l'expérience et ont obtenu des résultats prometteurs, ainsi que du respect et de la reconnaissance pour leurs services au Canada. À la fin du tournoi, de nombreuses personnes, d'autres escrimeurs, des parents, des entraîneurs et des arbitres, encourageaient l'équipe canadienne. Les athlètes étaient satisfaits qu'on salue leur service militaire, ce qui témoignait de la devise du CISM, « l'amitié par le sport ».

Effort collectif, but commun

Les escrimeurs du CISM sont très dévoués, disciplinés et motivés, tout comme les gens qui les appuient. Ces athlètes payent leur propre entraînement et équipement, ainsi que les frais d'inscription aux tournois, afin de représenter le Canada sur la scène internationale.

Ils passent d'innombrables heures à s'entraîner, à suivre des leçons individuelles et à disputer des assauts en vue d'occasions comme le championnat mondial. Étant donné les exigences opérationnelles, dont les déploiements, les entraînements, les besoins des unités et autres, c'est incroyable de voir tout converger afin de former une équipe.

Les responsables du programme d'escrime du CISM aimeraient remercier toutes les bases et les unités des FC, surtout le CMR Kingston, de leur appui au programme, qui permet aux athlètes de participer au championnat mondial.

L'équipe du CISM vient tout juste de participer au 42e Championnat mondial militaire d'escrime, qui a eu lieu du 23 au 28 avril, à La Guaira, au Venezuela.

We missed you!

MCpl Laberge is greeted by her family awaiting her arrival at Jean-Lesage International Airport in Québec City. More than 850 soldiers from CFB Valcartier arrived home after serving with Joint Task Force – Haiti.

Maman!

La Cplc Laberge est accueillie par sa famille, qui l'attendait à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, où sont arrivés plus de 850 soldats de la BFC Valcartier ayant fait partie de la Force opérationnelle interarmées à Haiti.